

8 Commercio e clima



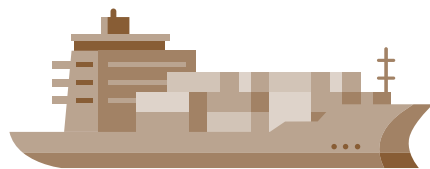
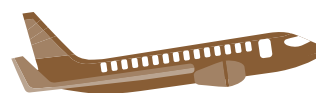
di **Monica di Sisto**
(FairWatch)

Commercio e clima

Chi pensa di poter fermare (o rallentare) i cambiamenti climatici facendo procedere il commercio internazionale “business as usual” commette un grave errore di valutazione. Ricerche recenti sull’impatto dell’internazionalizzazione di filiere e investimenti sulle emissioni di gas serra mostrano che oltre un quarto delle emissioni mondiali di CO₂ è legato agli scambi internazionali, e che c’è un legame diretto tra aumento dello scambio delle merci ed espansione delle emissioni globali di anidride carbonica⁸⁵. I soli trasporti aerei e navali sono attualmente responsabili del 4% delle emissioni globali di anidride carbonica e la loro quota, stando a valutazioni assunte dal Parlamento Europeo, potrebbe raggiungere quasi il 40% nel 2050 se l’apertura commerciale procedesse incontrollata⁸⁶.

CO₂

I soli trasporti **aerei e navali** sono attualmente responsabili del **4%**



nel 2050 raggiungeranno il 40%

⁸⁵ Fernández-Amador, O., François, J. F., Tomberger, P., 2016. Carbon dioxide emissions and international trade at the turn of the millenium. Ecological Economics 125, 14-26.

⁸⁶ European Parliament, 2015. Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping. Policy Department Study for the ENVI Committee, November 2015

⁸⁷ <https://www.bruegel.org/2019/08/border-carbon-tariffs-giving-up-on-trade-to-save-the-climate/>

⁸⁸ <https://www.nber.org/papers/w26068>

⁸⁹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0269_EN.html

C’è una parte del pensiero economico che si limita a valutare come potenziali danni i costi per le aziende delle misure di restrizione al commercio più immediate come la carbon tax⁸⁷, o di standard più rigidi per la limitazione delle emissioni climalteranti, tenendo in secondo piano i possibili benefici futuri ottenuti dalle aziende stesse con il contenimento dell’inquinamento e dell’aumento della temperatura del pianeta⁸⁸. Ma mettere su due piatti della stessa bilancia il futuro del pianeta con i vantaggi economici derivanti da progressive liberalizzazioni commerciali, a chi scrive sembra quantomeno inappropriato nel contesto attuale.

Come ribadito anche in recenti posizionamenti del Parlamento europeo⁸⁹, le politiche commerciali non dovrebbero indebolire le scelte nazionali ed europee più efficaci in materia di giustizia sociale e climatica: dovrebbero, anzi, essere precedute, accompagnate e monitorate con attenzione e con modelli sempre più complessi d’analisi d’impatto.

LE FILIERE GLOBALI E IL “CARBON LEAKAGE”

È importante sottolineare, come ha fatto di recente l'European Environmental Bureau (EEB), che l'espansione del commercio internazionale ha portato a una grande frammentazione spaziale tra i luoghi di estrazione di idrocarburi per l'energia e di materie prime, di trasformazione, assemblaggio e consumo, rendendo più difficile determinare chi sia responsabile e di quali impatti ambientali in catene del valore sempre più lunghe e sempre meno trasparenti. In questo contesto, gli indicatori basati sulla produzione nei diversi territori, che si riferiscono alle aree geografiche piuttosto che alle popolazioni – hanno ricordato gli esperti – non possono riflettere le responsabilità ambientali di ciascun passaggio della filiera, e sono pertanto insufficienti. Un approccio più completo consiste nell'esaminare gli indicatori basati sul consumo (la cosiddetta “impronta”), in cui gli impatti incorporati nelle fasi di produzione e a fine vita dei beni e servizi scambiati sono riallocati geograficamente sulla base dei consumatori finali.

Non tenere conto delle risorse mobilitate e degli impatti generati all'estero può portare a credere di aver ridotto drasticamente le proprie emissioni mantenendo un prodotto interno lordo elevato. Come nel caso di molti Paesi europei che, stando alle analisi di EEB, capitalizzano i segmenti più “puliti”, immateriali e a alto valore aggiunto di filiere molto lunghe, trasferendo larga parte del proprio impatto ambientale nei Paesi fornitori di materie prime o di semilavorati.⁹⁰ Questo fenomeno, per quanto riguarda le emissioni climalteranti, si definisce “carbon leakage” e richiede che l'efficacia del Green Deal europeo sia misurata non solo nel ridurre le emissioni delle produzioni in Europa, ma anche delle produzioni europee “Made in the world”.

Eppure molti Paesi come l'Italia non realizzano alcuna previsione né monitoraggio dell'impatto economico, tantomeno sociale o climatico, della firma dei trattati di liberalizzazione commerciale e per gli investimenti da parte dell'Unione Europea per conto dei Paesi membri in sede bilaterale, o multilaterale, come membri dell'Organizzazione Mondiale del Commercio.

Anche le valutazioni d'impatto commissionate dalla Commissione Europea, purtroppo, sono carenti – spesso nemmeno ultimate al momento della firma dei trattati da parte della Commissione stessa – e, i modelli di calcolo previsionale scelti spesso sottostimano le ripercussioni sociali e ambientali delle operazioni commerciali e di investimento⁹¹.

⁹⁰<https://mk0eeborgicuyptu-f7e.kinstacdn.com/wp-content/uploads/2019/07/Decoupling-Debunked.pdf>

⁹¹<http://ase.tufts.edu/gdae/Pubs/wp/14-03CapaldoTTIP.pdf>

L'apice delle sottovalutazioni è stato raggiunto con la crisi scatenata dalla diffusione del Covid-19, che ci costerà, secondo UNCTAD, l'Agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di commercio e sviluppo, 50 miliardi di dollari solo di danni alle esportazioni 2020⁹² a causa dell'interruzione dei flussi di produzione nelle catene del valore globali, altamente dipendenti dagli input cinesi.

Uno shock che, sommato al malfunzionamento della globalizzazione dalla crisi del 2008⁹³, secondo le stime pubblicate dall'Agenzia, porterà a un danno nell'export Ue di 15,6 miliardi e per gli Usa di 5,8 miliardi. UNCTAD parla di recessione e di schiacciamento della crescita globale all'1,7% con una perdita complessiva intorno ai 2 trilioni di dollari⁹⁴.

Questa nuova crisi rischia, da un lato di assorbire tutte le risorse potenzialmente messe a disposizione per la transizione ecologica, sia dalla comunità internazionale sia dall'Europa, che saranno probabilmente travasate nell'intervento sanitario e in sussidi alle aziende in crisi e ai lavoratori colpiti; dall'altro di stimolare, soprattutto a fronte dell'utilizzo di periodi di quarantena, un iperconsumo online e nei supermercati che potrebbe spingere a un maggiore utilizzo dei trasporti aerei, dei prodotti più economici delle filiere integrate a livello globale, piuttosto delle produzioni e dei servizi più sostenibili a km zero e di piccola scala. In Italia, ad esempio, un'indagine Nielsen sulle vendite online dei prodotti di largo consumo, testimoniava già dall'ultima settimana di febbraio fino alla prima di marzo, un aumento di oltre l'80% rispetto allo scorso anno, con un incremento di 30 punti percentuali se riferite al periodo che ha preceduto l'esplosione dell'emergenza legata al COVID-19⁹⁵.

Le prime analisi condotte a livello di Nazioni Unite spingono a porre in luce diverse tendenze che andranno verificate col passare dei mesi, ma che già offrono alcune indicazioni di policy difficilmente smentibili alla prova del tempo.

E' un dato incontrovertibile che, nonostante molti studiosi fin dall'emergenza Sars del 2003⁹⁶ avessero richiamato le istituzioni economiche globali a tener conto degli impatti economici e sul commercio delle pandemie, alla luce della sempre più stretta integrazione globale, questa variabile è rimasta, come quella climatica, inesplorata da parte dei decisori e degli attori delle politiche commerciali.

⁹²<https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2297>

⁹³ Segnalato da Unctad dal 2018 <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2227>

⁹⁴<https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2297>

⁹⁵<https://www.lastampa.it/economia/2020/03/19/news/coronavirus-ed-e-commerce-boom-delle-vendite-online-1.38613170>

⁹⁶<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK92473/>

L'EFFETTO SUL CLIMA DELLO SHOPPING ONLINE

L'espansione della digital economy, ma soprattutto dello shopping online, ha portato alla crescita di una delle modalità di trasporto merci più climalteranti tra quelle a disposizione: stive dei voli di linea e degli aerei-cargo.

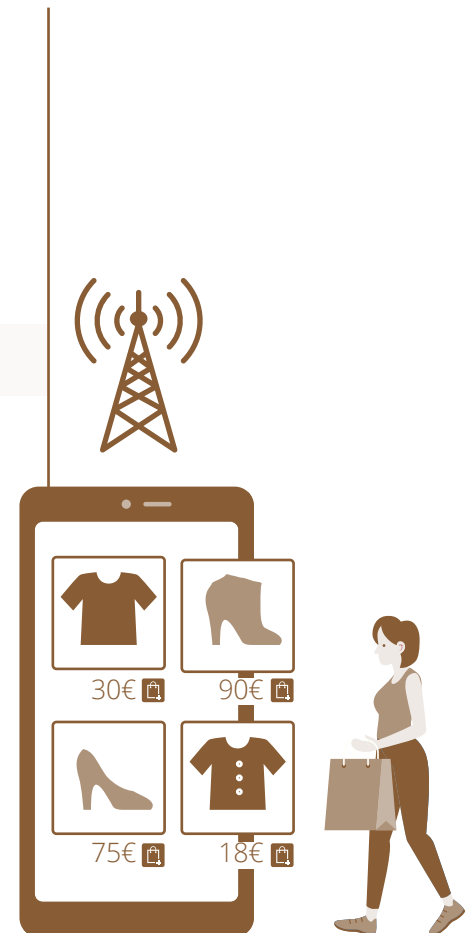
Le merci aviotrasportate mondiali, sebbene costituiscano una componente piccola dell'aviazione globale, sono cresciute ogni anno dal 1980 del 5,3% di chilometri per tonnellate di merci (Ftk). Nel 2017 la crescita è stata del 9,5% rispetto al 2016 ossia pari a circa 220 miliardi di tonnellate. Questo dato rappresenta solo l'1% del volume degli scambi mondiali, ma ben il 35% del loro valore. Secondo i dati IATA (Associazione Internazionale per il Trasporto Aereo), 18,6 miliardi di dollari di merci vengono spediti per via aerea ogni giorno, trasportati da 100.000 voli (aerei passeggeri e merci). Le spedizioni aeree giornaliere in tutto il mondo includono 80.000 fiori, 657 milioni di pacchetti del valore di 17,8 miliardi di dollari; 898 milioni di lettere; circa 7.000 dosi di vaccino salvavita (per 2,5 milioni di vite l'anno); ed elettronica, inclusi 1,1 milioni di cellulari ogni giorno. A livello globale, l'aviazione ha prodotto il 2,4% delle emissioni totali di CO₂ nel 2018.

Anche se questo può sembrare una cifra relativamente piccola, gli effetti non legati alla CO₂, come il riscaldamento indotto dalle scie degli aeromobili e da altri inquinanti, portano il contributo complessivo combinato dell'aviazione commerciale a circa il 5% del problema del riscaldamento climatico mondiale. Nel 2018, il trasporto aereo di merci ha generato il 19% di questa quota⁹⁷, ed è potenzialmente destinato a crescere più rapidamente soprattutto con la prevedibile espansione dello shopping online legato al Coronavirus.

Commercio e cambiamento climatico: una storia di ritardi

Nel 2009 l'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC) pubblicò, insieme al programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP), un rapporto congiunto che riconosceva nell'espansione del commercio mondiale (passato dal rappresentare il 5,5% del Pil globale nel 1950 al 21% nel 2007) uno dei fattori d'accelerazione dei cambiamenti climatici a causa della frammentazione delle filiere.

Gli scambi operati all'interno dell' "azienda globalizzata", che acquista e assembla input nelle zone del mondo in cui conviene di più, per poi vendere i prodotti e servizi finiti just in time intorno al pianeta, rappresentavano già allora quasi il 60% dei passaggi commerciali registrati ogni anno attraverso le frontiere via gomma, treno, cargo navale o aereo⁹⁸.



⁹⁷<http://www.gsi-alliance.org/trends-report-2018/>

⁹⁸<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/7902/-Trade%20and%20Climate%20Change-20094070.pdf?sequence=3&%3BisAllowed=>

Ora siamo oltre l'80% in seguito alla fortissima spinta data a questa divisione del lavoro dalla digitalizzazione dei processi industriali e dagli acquisti online⁹⁹.

Le organizzazioni multilaterali avevano fiducia nel fatto che si sarebbe trovato un equilibrio tra apertura del mercato e protezione dell'ambiente. Nei suggerimenti si sottolineava che negli anni che seguivano la crisi finanziaria del 2008, introdurre paletti troppi stringenti agli scambi in base al tasso d'inquinamento provocato dai singoli prodotti e servizi, o da specifici settori, avrebbe danneggiato una crescita del Pil più che auspicabile.

Si cominciava, però, a proporre la possibilità di rendere più facile il commercio di beni e servizi "amici dell'ambiente" attraverso uno specifico negoziato OMC sui beni e servizi ambientali (Environmental Goods Agreement, EGA). Si diceva, inoltre, che si doveva cominciare a valutare l'efficacia di misure che rallentassero la corsa intorno al globo di merci e servizi più inquinanti, rendendoli più costosi grazie a meccanismi come una carbon tax o una energy tax¹⁰⁰. Il negoziato EGA, tuttavia, si impantanò nel 2016 sia per un conflitto Europa-Cina sulle merci da liberalizzare, sia per l'imbarazzante scoperta fatta dalla Ong Transport & Environment¹⁰¹ che, tra i 650 prodotti originariamente da liberalizzare ne aveva individuati circa 120 nient'affatto amici dell'ambiente, tra cui i motori d'aviazione e l'amianto¹⁰². Della carbon tax, riaffiorata nell'arena pubblica solo nel 2019 con il Green Deal europeo, dopo la crisi post-Covid si rischia di non parlarne più¹⁰³.

Eppure sempre nel 2019 l'UNCTAD (la Conferenza delle Nazioni Unite per il commercio e lo sviluppo), nel suo rapporto annuale, ha puntato il dito contro la marcata deregulation in ambito commerciale e finanziario condotta dopo la crisi del 2008 a vantaggio del settore privato, soprattutto nelle economie avanzate, mentre Stati e cittadini soccombevano alle politiche di austerità. L'austerità, secondo UNCTAD, ha innescato un decennio di crescita lenta della produttività e salari reali stagnanti anche nei Paesi in via di sviluppo, pur con differenze marcate tra le diverse regioni. Ovunque, spiegava l'Agenzia, l'ansia per la prospettiva di una crescente insicurezza economica è stata aggravata dalla minaccia incombente di un collasso ambientale, come prefigurato dall'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change).

⁹⁹https://unctad.org/en/PublicationChapters/tdr2018ch2_en.pdf

¹⁰⁰ Wto-Unep, p. 142

¹⁰¹https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2015%2009%20TE_EGA%20briefing%20note_FINAL.PDF

¹⁰²<https://www.rinnovabili.it/ambiente/ega-accordo-sui-beni-ambientali-669/>

¹⁰³ <http://theconversation.com/coronavirus-response-proves-the-world-can-act-on-climate-change-133999>

Il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile però, soprattutto in ambito economico e commerciale, secondo UNCTAD, “è già in ritardo rispetto al programma e vi è un ampio consenso sul fatto che ciò di cui ci sarebbe bisogno è una spinta coordinata degli investimenti su una scala senza precedenti e su tutti i beni comuni globali.

I numeri degli investimenti necessari sono scoraggianti” ammette l’Agenzia, che prevede che si debba passare da “miliardi a trilioni, con una spesa che calcolano in 2,5 trilioni di dollari l’anno aggiuntivi ai livelli attuali, e solo nei Paesi in via di sviluppo”¹⁰⁴.

UNCTAD, e non per la prima volta, nel 2019 parla apertamente di condizionalità da porre agli scambi e da concordare a livello internazionale per limitare la crisi climatica: “I Paesi in via di sviluppo con abbondanti riserve di combustibili fossili continueranno a sfruttarle se le loro priorità dipendono dalle estrazioni e se debbono pagare a prezzi di mercato (come da accordi commerciali internazionali) le tecnologie più pulite. Solo il coordinamento multilaterale può far emergere a pieno il valore della stabilizzazione climatica, promuovendo il trasferimento tecnologico e gli investimenti per una transizione verso un percorso di crescita a basso tasso di carbonio (o a zero)”.

Le energie rinnovabili e la transizione ecologica possono essere inoltre un veicolo straordinario di sostegno all’industria locale e di creazione di posti di lavoro, che potrebbero compensare quelli che si perderanno per l’avanzamento tecnologico. Perché questo potenziale si dispieghi, però, UNCTAD chiede di superare definitivamente la attuale centralità nell’agenda internazionale delle politiche economiche commerciali: “Se le regole commerciali continuano a venire prima delle preoccupazioni ambientali e per lo sviluppo, sarà difficile realizzare il pieno potenziale di un auspicabile Green New Deal globale”.

La lezione del Coronavirus per il Green New Deal

Il programma della Commissione europea sotto la presidenza di Ursula von der Leyen è stato lanciato nel segno dell’European Green Deal¹⁰⁵ che si propone di¹⁰⁶ “usare la diplomazia, il commercio e la cooperazione allo sviluppo per far progredire l’azione per il clima” e afferma che “l’Accordo di Parigi è la chiave per affrontare il cambiamento climatico”.

¹⁰⁴https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2019_en.pdf

¹⁰⁵https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_en.pdf

¹⁰⁶https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_19_6721

Eppure, l'accordo di liberalizzazione commerciale Eu-Vietnam che la Commissione ha portato all'approvazione del Parlamento europeo il 20 febbraio 2020, il primo sotto la nuova presidenza, liberalizza il 99% dei dazi tra i beni scambiati tra le parti senza alcun vincolo ambientale o di monitoraggio del "carbon leakage"¹⁰⁷, mentre gli impegni sullo sviluppo sostenibile che contiene in materia di clima, ambiente e diritti umani non sono in alcun modo vincolanti.

L'altro negoziato che von der Leyen ha voluto porre come priorità d'inizio mandato, riguarda l'accordo di liberalizzazione commerciale con gli Stati Uniti, il maggior produttore di gas serra su base procapite, che si ritirerà formalmente dall'Accordo di Parigi il 4 novembre 2020. Mentre, già dopo il pre-accordo Usa-Ue, a agosto 2019, e la fine del 2019, le importazioni UE di gas naturale liquido statunitense erano aumentate del 563%¹⁰⁸. Von der Leyen parla di un "mini-accordo" ma, anche solo in base alle prime informazioni a disposizione, esso andrebbe a ridimensionare la portata di standard rilevanti per la qualità ambientale e la protezione della salute¹⁰⁹.

Il tutto, un po' ironicamente, per convincere Trump a azzerare i dazi che ha imposto sulle auto e le parti di auto europee, prodotti certamente non "climate friendly".

C'è ormai un ampio consenso nella comunità internazionale, riflesso sia in recenti proposte dei vertici FAO¹¹⁰ sia nella proposta di UNCTAD¹¹¹, sulla necessità di un nuovo patto globale per il commercio, per ricondurre le sue regole da semplici accordi tra le parti, come quelli custoditi oggi dalla OMC, dentro una cornice di convenzioni e diritti universali esigibili sotto l'egida dell'ONU.

"Stiamo affrontando un'emergenza che è come quella della seconda guerra mondiale", così ha dichiarato il premier italiano Conte riferendosi al Coronavirus¹¹⁹. Ma quello che l'ex ministro delle finanze brasiliano Nelson Barbosa e il direttore dell'unità Globalizzazione e strategie di sviluppo dell'UNCTAD hanno chiesto in un editoriale per il Financial Times, è che i costi di questa guerra non li paghino i cittadini in termini di protezione della salute pubblica e dell'ambiente¹¹².

¹⁰⁷ <https://sdgpulse.unctad.org/sustainability/>

¹⁰⁸ <https://www.bilaterals.org/questions-and-answers-on-the-eu-us&lang=en>

¹⁰⁹ <https://corporateeurope.org/en/2020/02/health-environment-and-climate-are-not-negotiable>

¹¹⁰ <http://www.fao.org/3/a-i6583e.pdf>

¹¹¹ https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2018_en.pdf

¹¹² <https://ftalphaville.ft.com/2020/03/18/1584546402000/How-to-pay-for-the-war>

“La migliore risposta allo shock del Covid-19 dovrebbe combinare azioni a breve e lungo termine, estendendo il sostegno di cui l’economia ha bisogno ora, ma in un modo che promuova i cambiamenti strutturali necessari per una società più sostenibile, prospera e inclusiva domani”, hanno spiegato. “Prima di questa crisi era già chiaro che l’economia mondiale aveva bisogno di un nuovo modello economico - un New Deal verde guidato da un ampio programma di investimenti pubblici - per affrontare le disuguaglianze economiche, fratture sociali e minacce ambientali che hanno accompagnato l’ascesa di un mondo iper-globalizzato.

Questa crisi è un altro shock malaugurato, ma la sfida che pone per garantire una vita sana a tutti i cittadini non fa che aumentare l’urgenza di costruire un mondo più inclusivo”.

