

Traduzione esterna

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0409/2007

24.10.2007

RELAZIONE

sul commercio e il cambiamento climatico
(2007/2003 (INI))

Commissione per il commercio internazionale

Relatore: Alain Lipietz

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE.....	13
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE.....	17
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA ...	22
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	26

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sul commercio e il cambiamento climatico (2007/2003(INI))

Il Parlamento europeo,

- viste le relazioni dei tre gruppi di lavoro del Gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC), "Mitigazione dei cambiamenti climatici", "Impatto, adeguamenti e vulnerabilità" e "Il fondamento fornito dalle scienze fisiche", pubblicate nel 2007,
- vista la sua risoluzione del 23 maggio 2007 sugli aiuti al commercio dell'Unione europea¹,
- viste le conclusioni del Consiglio europeo dell'8 e 9 marzo 2007²,
- vista la Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni dal titolo "Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a +2° Celsius - La via da percorrere sino al 2020 e oltre" (COM(2007)0002),
- vista la proposta della Commissione relativa ad una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra (COM(2006)0818),
- visto il "Rapporto sull'economia del cambiamento climatico" presentato da Sir Nicholas Stern il 30 ottobre 2006,
- vista la relazione dell'OCSE intitolata "Biocarburanti: rimedio peggiore del male?" dell'11 e 12 settembre 2007 (SG/SD/RT(2007)3),
- visti gli interventi del copresidente del gruppo di lavoro III dell'IPCC, Bert Metz, e degli esperti designati dal Parlamento, durante l'audizione del 27 giugno 2007,
- vista la sua risoluzione del 25 ottobre 2006 sulla relazione annuale della Commissione al Parlamento europeo sulle misure antidumping, antisovvenzioni e di salvaguardia adottate dai paesi terzi nei confronti della Comunità (2004)³,
- viste le sue risoluzioni sul commercio bilaterale e le relazioni nel settore degli investimenti, in particolare la risoluzione approvata il 13 ottobre 2005 sulle prospettive nelle relazioni commerciali tra l'Unione europea e la Cina⁴ e quella del 28 settembre 2006 sulle relazioni economiche e commerciali dell'Unione europea con l'India⁵,

¹ Testi approvati, P6_TA(2007)0203.

² 7224/1/07 REV1.

³ GU C 313 E del 20.12.2006, pag. 276.

⁴ GU C 233 E del 28.9.2006, pag. 103.

⁵ GU C 306 E del 15.12.2006, pag. 400.

- vista la sua risoluzione del 4 luglio 2006 sulla riduzione dell'impatto del trasporto aereo sui cambiamenti climatici¹,
 - vista la sua risoluzione del 16 novembre 2005 su "Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici"²,
 - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per il commercio internazionale e i pareri della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (A6-0409/2007),
- A. considerando che l'impatto economico ed ecologico del cambiamento climatico ha dimensioni sempre più preoccupanti e che l'Unione europea, che ha già assunto un ruolo guida a livello politico in tale settore, dovrebbe raddoppiare i propri sforzi,
- B. considerando che, stando alle valutazioni, anche un abbattimento delle emissioni globali già a partire dal 2015, con una riduzione del 25-40% entro il 2020 nei paesi industrializzati, non garantirebbe la realizzazione dell'obiettivo di limitare l'innalzamento della temperatura a 2°C al di sopra dei livelli preindustriali,
- C. considerando che la limitazione del surriscaldamento mondiale a 2°C servirebbe a ridurre ma non ad eliminare le sue drammatiche conseguenze per l'agricoltura, i rischi meteorologici, le migrazioni e la biodiversità,
- D. considerando che negli ultimi decenni il commercio mondiale è aumentato ad un tasso più che doppio rispetto a quello della produzione economica mondiale,
- E. considerando che il volume dei trasporti marittimi è 40 volte superiore a quello dei trasporti aerei (in tonnellate/km), ma produce solo il doppio delle sue emissioni di gas ad effetto serra (GES), mentre gli automezzi pesanti producono 4 volte più emissioni di GES per tonnellata/km rispetto ai treni,
- F. considerando che la libertà di scelta nell'uso dei mezzi di trasporto è essenziale ai fini del commercio mondiale,
- G. considerando l'urgente necessità di sviluppare modelli di produzione, consumo e commercio che siano in grado di mitigare il cambiamento climatico e il suo impatto economico e di aumentare al massimo il benessere generale,
- H. considerando che l'efficienza energetica, una gestione sostenibile del traffico e distanze più brevi fra i produttori nonché fra i produttori e i consumatori sono elementi che devono essere inclusi in ogni politica commerciale dell'Unione europea che abbia rilevanza per il problema del cambiamento climatico,
- I. considerando che promuovere uno sviluppo sostenibile dovrebbe continuare ad essere l'obiettivo principale della politica commerciale dell'UE, in particolare cercando di

¹ GU C 303 E del 13.12.2006, pag. 119.

² GU C 280 E del 18.11.2006, pag. 120.

accelerare la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio,

- J. considerando che i consumatori dovrebbero essere informati al meglio sugli effetti delle emissioni di GES dei beni che acquistano,
- K. considerando che i prezzi devono internalizzare il costo dei beni mondiali comuni quali, ad esempio, un clima stabile,
- L. considerando che la Conferenza delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico (COP 13) che si svolgerà a Bali nel dicembre 2007 dovrebbe avviare i negoziati per definire un ampio accordo globale post-Kyoto (applicabile dal 1° gennaio 2013) che preveda anche obiettivi vincolanti per le emissioni di GES,
- M. considerando che l'obiettivo a lungo termine dovrebbe consistere nel garantire, entro il 2050, la convergenza internazionale di emissioni equivalenti di GES pro capite,
- N. considerando che i paesi che hanno ratificato il Protocollo di Kyoto non hanno danneggiato la loro competitività (con la sola eccezione del settore cementifero) e si sono collocati in una posizione leader in un mondo in cui le emissioni di GES possono essere regolate,
- O. considerando che tale situazione potrebbe non continuare nel periodo post-Kyoto se alcuni paesi, in particolare Stati Uniti, Australia, Cina e India, non aderiranno all'obiettivo "+2°C", distorcendo così la concorrenza a favore di imprese che si spostano verso località non regolamentate e aumentando le emissioni di GES legate alla produzione e ai trasporti,
- P. considerando che l'azione contro il cambiamento climatico deve essere affrontata su larga scala e richiede, per poter essere efficace, la convergenza di tutti i maggiori attori mondiali, secondo il loro grado di sviluppo, a orientamenti di politica commerciale compatibili con tale obiettivo,

Dal consenso all'azione

1. si compiace dell'ampio consenso scientifico e politico sulla gravità del cambiamento climatico; sollecita la conclusione di un accordo mondiale post-Kyoto ambizioso, in linea con lo scenario delineato dal gruppo di lavoro III dell'IPCC sulla necessità di limitare l'innalzamento della temperatura a 2°C e di apportare i necessari adeguamenti agli altri accordi internazionali in materia di commercio, aviazione civile e proprietà intellettuale; ritiene che un quadro per il post-2012 dovrebbe consentire a vari paesi di partecipare, in funzione della propria situazione nazionale, con un approccio graduale e a breve termine e che, a medio termine, le quote di emissione dovrebbero essere assegnate pro capite, innanzitutto nei paesi industrializzati, quindi in tutti gli altri paesi; invita il Consiglio e la Commissione a impegnarsi per cercare un consenso su un quadro per il post-2012, ampliandone il campo per includervi le Parti di primaria importanza che non hanno ancora firmato il Protocollo di Kyoto, in particolare gli Stati Uniti e l'Australia, e, in mancanza di un impegno dei governi, collaborando con singoli paesi e singole imprese;
2. ritiene che l'Unione europea e i suoi Stati membri debbano impegnarsi per applicare rigorosamente il meccanismo di controllo del rispetto del Protocollo di Kyoto, quando

entrerà in vigore, in modo da assicurare che i paesi che non hanno accettato obiettivi, o non li rispettano, non beneficino di un vantaggio indebito; ritiene che, se un paese supera la quota di emissioni autorizzata nel corso del primo periodo d'impegno dovrebbe essere tenuto a compensare la differenza nel corso del secondo periodo d'impegno, oltre a una deduzione del 30% a titolo di penalità;

3. si compiace del Meccanismo di sviluppo pulito previsto dal Protocollo di Kyoto quale incentivo per realizzare, nei paesi in via di sviluppo, investimenti che riducano le emissioni di carbonio, ma osserva che ciò non è ancora sufficiente per modificare effettivamente l'orientamento degli investimenti nei settori con l'impatto maggiore sul cambiamento climatico, come la produzione di elettricità, il trasporto e l'utilizzo di energia per fini industriali; ritiene che, per rimediare a tale situazione, l'UE dovrebbe assumere un ruolo guida fra i paesi industrializzati, aumentando le risorse disponibili a titolo del Fondo globale per l'ambiente;
4. ritiene che l'attuale modello economico, che si basa su una massimizzazione costante dei consumi, della produzione e degli scambi, non sia sostenibile dal momento che comporta una domanda crescente di risorse e dei trasporti e una sempre maggiore produzione di rifiuti e di emissioni, riducendo così le possibilità di arginare i cambiamenti climatici in corso;
5. ritiene che l'aumento dell'interscambio commerciale sia da considerare un elemento positivo per la crescita economica e il benessere dei cittadini, purché si tenga conto dei problemi legati ai cambiamenti climatici; è preoccupato del fatto che l'aumentato volume del commercio incida in misura significativa sul cambiamento climatico e ritiene pertanto che la politica commerciale debba contribuire alla soluzione del problema; rileva che, tenuto conto del crescente consenso sull'urgente necessità di lottare contro il cambiamento climatico, l'Unione europea deve applicare politiche commerciali e di investimento che creino incentivi economici per rispettare gli obiettivi fissati in materia di cambiamento climatico; sottolinea che l'UE potrebbe dover ricorrere a tali norme per introdurre disincentivi economici per le attività con ripercussioni negative sul clima, ma che ciò non deve servire da pretesto per politiche protezionistiche contro i paesi in via di sviluppo;
6. deplora il fatto che l'attuale sistema di scambi conduca ad una divisione globale del lavoro che comporta un'incidenza elevata dei trasporti (attività che non sostiene i propri costi ambientali) di prodotti omogenei, i quali potrebbero anche essere prodotti localmente;
7. evidenzia che, se da un lato il commercio può fornire un contributo rilevante allo sviluppo economico e al benessere degli individui, dall'altro il settore dei trasporti (segnatamente dei trasporti su strada), che consente lo svolgimento del commercio di merci e materie prime, è responsabile di un terzo del totale delle emissioni di gas ad effetto serra; ritiene che sia assolutamente indispensabile prendere misure volte ad orientare lo spostamento modale verso modi di trasporto più compatibili con l'ambiente (ad esempio, trasporto su rotaia e per via navigabile) e a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra derivanti dal trasporto merci;
8. è dell'avviso che l'Unione europea, in quanto partner globale in termini di commercio, sia in grado di contribuire ad un cambiamento mondiale nei modelli di produzione e di trasporto; ritiene che un'Europa all'avanguardia si troverà in una posizione più competitiva

nel momento in cui, a livello mondiale, saranno adottate regolamentazioni più severe;

- ricorda che l'eliminazione delle barriere amministrative al commercio e le azioni di lotta contro il cambiamento climatico possono essere realizzate unicamente attraverso una collaborazione internazionale che sia la più ampia possibile, il che è anche nell'interesse essenziale dell'UE, che svolge un ruolo leader in entrambi i settori, in particolare nella prospettiva di mantenere la competitività europea;

Verso un multilateralismo che contrasti il cambiamento climatico

- sottolinea la necessità di una forte cooperazione tra il Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (UNEP), la Convenzione sul cambiamento climatico e l'OMC, e chiede che la Commissione metta a punto un'iniziativa per sostenere tale obiettivo; auspica rapidi progressi nell'aggiornamento della definizione dell'OMC di beni e servizi ambientali, in particolare nel quadro degli attuali negoziati di Doha, per giungere ad un accordo sullo smantellamento delle barriere tariffarie e non tariffarie di "beni e servizi verdi"; chiede alla Commissione di impegnarsi per creare un consenso nella prospettiva di concedere al Segretariato degli Accordi multilaterali sull'ambiente (AMA) lo status di osservatore in tutte le riunioni dell'OMC che trattano questioni attinenti agli AMA; sottolinea che una soluzione duratura deve contenere un forte messaggio politico che rispetti una divisione adeguata del lavoro fra l'OMC e i regimi degli AMA, basandosi su competenze fondamentali; è convinto della necessità di ridefinire le responsabilità del comitato "Commercio e ambiente" dell'OMC; raccomanda di effettuare uno studio sulle possibili modifiche all'Accordo dell'OMC sugli aspetti dei diritti di proprietà intellettuale attinenti al commercio (TRIP) in vista della concessione di licenze obbligatorie per le tecnologie necessarie sotto il profilo ambientale, sulla base di norme chiare e rigorose in materia di tutela della proprietà intellettuale e di un rigoroso controllo della loro applicazione su scala mondiale;
- insiste sulla necessità di rispettare gli obblighi derivanti dagli AMA, come la Convenzione quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico o il Protocollo di Kyoto, e di non permettere che l'interpretazione ristretta delle norme commerciali impedisca o ostacoli il conseguimento dei loro obiettivi;
- è dell'avviso che le regole dell'OMC non dovrebbero impedire agli Stati membri di promuovere l'ulteriore sviluppo di tecnologie a basso consumo di energia insistendo sulla neutralità tecnica, dal momento che ciò potrebbe vanificare gli incentivi allo sviluppo di tecnologie rinnovabili;
- chiede alla Commissione di prendere iniziative a livello internazionale, e in particolare in sede OMC, affinché la politica commerciale nel suo complesso e nella sua evoluzione in termini di volume di scambi tenga conto dei suoi possibili effetti sul cambiamento climatico;
- invita il Consiglio e la Commissione ad assicurare che gli accordi commerciali bilaterali dell'UE e gli accordi commerciali multilaterali dell'OMC siano conclusi nel rispetto delle disposizioni dell'Accordo che istituisce l'OMC, che precisano che il commercio internazionale deve essere condotto in modo da consentire un impiego ottimale delle

risorse mondiali, conformemente all'obiettivo di uno sviluppo sostenibile, che miri a tutelare e a preservare l'ambiente;

15. invita inoltre il Consiglio e la Commissione a garantire che l'organo di conciliazione dell'OMC agisca conformemente all'articolo XX dell'Accordo generale sulle tariffe e il commercio (GATT), il quale consente ai suoi membri di adottare misure, comprese misure protezionistiche, necessarie a tutelare la vita o la salute umana, animale o vegetale, oppure concernenti la conservazione di risorse naturali esauribili;
16. osserva che l'Unione europea è già leader a livello mondiale nelle tecnologie energetiche alternative (ad esempio pannelli solari e turbine eoliche), che, grazie ad imprese europee efficienti e innovative sotto il profilo tecnologico, l'UE dovrebbe essere leader sul mercato nell'esportazione mondiale di beni e servizi ambientali e che "Galileo" e il Sistema di monitoraggio globale per l'ambiente e la sicurezza (GMES) potrebbero essere utilizzati per controllare le emissioni di CO₂;
17. esorta l'Unione europea, in vista del conseguimento degli obiettivi di Lisbona, a promuovere e a sviluppare un'"industria favorevole al clima" a livello globale, soprattutto perché il commercio è uno strumento importante ai fini del trasferimento di tecnologie ai paesi in via di sviluppo; rileva la necessità di ridurre le barriere al "commercio ecologico", ad esempio sopprimendo le tariffe sui "beni ecologici" a livello dell'OMC, rivedendo le norme sui diritti di proprietà intellettuale, agevolando l'ingresso nel mercato delle tecnologie ecologiche tenendo conto delle questioni climatiche al momento della concessione delle garanzie di credito all'esportazione, nonché sopprimendo gli incentivi e le distorsioni del mercato aventi effetti perversi, come le sovvenzioni ai combustibili fossili;
18. invita a creare un'organizzazione ambientale internazionale che si assuma la responsabilità per il rispetto dei trattati e degli accordi in materia di protezione ambientale e di lotta contro il cambiamento climatico e che, fra l'altro, operi e cooperi con l'OMC su questioni riguardanti l'impatto del commercio sull'ambiente;
19. riconosce che l'Unione europea ha una responsabilità storica per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra e ritiene necessarie sostanziali riforme della sua politica commerciale al fine di incoraggiare la produzione locale, quale mezzo per ridurre il ricorso ai trasporti; sottolinea la necessità di una maggiore cooperazione in campo tecnologico con i paesi in via di sviluppo ed emergenti, in particolare la Cina, il Brasile e l'India, per consentire ai medesimi di integrare nelle loro politiche la dimensione della protezione ambientale; deplora tuttavia che i meccanismi di trasferimento delle tecnologie esistenti, come il Meccanismo di sviluppo pulito, siano insufficienti e chiede pertanto l'aumento del cofinanziamento e il potenziamento delle misure di sviluppo delle capacità;
20. rileva che il trasferimento delle tecnologie di efficienza energetica e di altre tecnologie ecologiche dall'Unione europea ai paesi in via di sviluppo ha un ruolo importante da svolgere per sganciare lo sviluppo economico dalle emissioni di gas ad effetto serra e che, per favorire tale riduzione, sono necessari investimenti adeguati;
21. invita la Commissione ad includere sistematicamente clausole in materia di protezione ambientale, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di biossido di

carbonio, nei suoi accordi commerciali con i paesi in via di sviluppo; invita a trasferire tecnologie e regimi commerciali a basse emissioni di carbonio ai paesi in via di sviluppo; chiede ai competenti servizi della Commissione di integrare rapidamente la dimensione del cambiamento climatico nelle sue valutazioni d'impatto della sostenibilità, di discuterle con il Parlamento e di applicarle sistematicamente prima della conclusione di tali accordi;

22. invita il Consiglio e la Commissione a vigilare affinché i negoziati relativi alla nuova generazione di accordi di libero scambio (ALS) con partner dell'Asia e dell'America latina comportino impegni nei confronti degli aspetti sociali e ambientali del commercio e dello sviluppo sostenibile, nonché per l'effettiva applicazione degli accordi ambientali multilaterali; propone che, in occasione dei prossimi negoziati per la conclusione di ALS, la liberalizzazione degli scambi di prodotti e di tecnologie rinnovabili e il miglioramento dell'accesso ai servizi ambientali siano per la Commissione un obiettivo essenziale; sottolinea la necessità di introdurre sistematicamente negli accordi bilaterali politiche verdi in materia di appalti pubblici, compatibili con le norme dell'OMC;
23. chiede che i risultati degli accordi multilaterali e bilaterali negoziati tra l'UE e i paesi terzi vengano sottoposti a studi di impatto approfonditi dal punto di vista del clima, del genere e della sostenibilità, ed esorta la Commissione a fare in modo che, nell'ambito di tutte le strategie di sostegno al commercio (aid-for-trade) nonché degli altri aiuti allo sviluppo, vengano previsti appositi aiuti per far fronte ai cambiamenti climatici;
24. appoggia la proposta della Commissione di istituire, nell'ambito di ciascun accordo commerciale, un Forum per lo sviluppo sostenibile, dotato di una forte componente climatica e aperto alla partecipazione di rappresentanti eletti, della società civile (in particolare ONG che operano nel settore ambientale) e di altri soggetti interessati, e chiede che tale proposta venga attuata durante i negoziati in corso;
25. sottolinea la necessità di ampliare i dialoghi sulla politica ambientale e il dialogo sulla politica energetica, che sono parte degli accordi dell'UE con i paesi terzi o le regioni, per includervi questioni relative al cambiamento climatico, e chiede alla Commissione di presentare proposte concrete relativamente ai criteri che consentono di valutare i progressi compiuti, in funzione del tipo di paese;
26. ritiene che gli ecosistemi che svolgono una funzione utile in quanto serbatoi di carbonio e riserve di biodiversità vadano conservati perché costituiscono beni pubblici mondiali e che essi necessitino di una protezione speciale e di un sostegno finanziario internazionale; propone che gli Accordi di partenariato per l'applicazione delle normative, il governo e il commercio nel settore forestale siano inclusi in tutti gli accordi attuali e futuri conclusi con paesi terzi;
27. riconosce che troppo spesso il commercio conduce allo sfruttamento eccessivo degli ecosistemi, segnatamente delle foreste, nei paesi in via di sviluppo; esorta i paesi industrializzati ad assumersi la responsabilità della vasta deforestazione determinata dagli scambi internazionali; sottolinea il considerevole impatto della deforestazione sul clima e pertanto il valore economico a lungo termine e l'importanza di mantenere intatte le foreste; chiede che l'UE si impegni seriamente per l'introduzione di meccanismi atti a premiare la "deforestazione evitata" nell'ambito dei negoziati internazionali sul clima, e che siano adottate altre risolte misure politiche intese a promuovere il commercio responsabile

delle risorse naturali;

28. sostiene la proposta della Commissione volta a rafforzare la cooperazione con i paesi in via di sviluppo nei settori dell'adeguamento al cambiamento climatico e dell'attenuazione dei suoi effetti tramite la creazione di un'alleanza politica e globale in campo climatico; sottolinea che l'intensificazione del dialogo, nonché l'elaborazione e l'attuazione di programmi comuni che trattino di questioni ambientali d'interesse comune, come il cambiamento climatico, la gestione dei rifiuti e lo sfruttamento illegale delle foreste, con economie emergenti di primaria importanza quali la Cina, l'India, il Brasile, l'Ucraina e il Sudafrica, devono rappresentare una priorità per l'UE e i suoi Stati membri;
29. sollecita l'interruzione del sostegno pubblico, attraverso le agenzie di credito all'esportazione e le banche per gli investimenti pubblici, ai progetti relativi ai combustibili fossili, nonché un'intensificazione degli sforzi per accrescere il trasferimento delle tecnologie connesse alle energie rinnovabili e all'efficienza energetica;
30. chiede alla Commissione e agli Stati membri di proporre strumenti legislativi affinché le agenzie di credito all'esportazione degli Stati membri e la Banca europea per gli investimenti tengano conto, nel momento in cui concedono prestiti o relative garanzie, delle ripercussioni dei progetti finanziati sul cambiamento climatico e di imporre una moratoria sui finanziamenti fino a quando non saranno disponibili dati sufficienti, come suggerito dall'OCSE, dal G8 e nello studio sulle industrie estrattive;
31. propone di modificare l'accordo dell'OMC sulle sovvenzioni al fine di reintrodurre una clausola che preveda la non applicabilità di talune sovvenzioni ambientali;

L'Unione europea può fare di più per evitare le emissioni di CO₂

32. ribadisce la necessità di ridurre del 30% le emissioni di gas a effetto serra nell'UE entro il 2020, indipendentemente dagli impegni dei paesi terzi;
33. sottolinea la necessità di sensibilizzare il pubblico in merito al costo ambientale complessivo dei beni di consumo; invita la Commissione e il Consiglio a proporre misure in materia di diffusione di informazioni sul consumo di energia e le emissioni di gas a effetto serra determinati dalla fabbricazione e dal trasporto dei prodotti commercializzati nell'UE, come la proposta presentata dal governo britannico di istituire un sistema di etichettatura dei prodotti volto a fornire informazioni sul loro apporto alle emissioni di carbonio che indichi il livello di emissioni di CO₂ generato dalla produzione, dal trasporto e dallo smaltimento finale di un prodotto;
34. insiste sull'introduzione di norme e sistemi di etichettatura comuni, compatibili con le norme dell'OMC, per le emissioni di GES dei diversi prodotti, anche nelle fasi di produzione e di trasporto, come parte di una più ampia politica d'informazione dei consumatori, in modo da fornire a questi ultimi l'opportunità di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂;
35. chiede alla Commissione di elaborare con urgenza un'adeguata procedura per la valutazione e l'etichettatura di queste impronte ecologiche e di sviluppare un software che

consenta alle imprese di calcolare la quantità di GES derivanti da ciascun processo di produzione;

36. sottolinea che occorre adoperarsi per internalizzare le influenze esterne connesse al commercio (quali le conseguenze dannose per l'ambiente), in altri termini per trasformarle in un'indicazione di prezzo che il mercato possa comprendere, nonché per promuovere la concorrenza leale applicando il principio "chi inquina paga" (soprattutto in relazione al traffico stradale e aereo), possibilmente estendendo a livello globale il sistema di scambio delle quote di emissione;
37. prende atto del legame indissolubile tra commercio e settore dei trasporti; chiede con insistenza che si prendano in esame tutti i mezzi di trasporto, in particolare quelli le cui emissioni sono considerevolmente aumentate negli ultimi anni, segnatamente i trasporti marittimi (le cui emissioni di biossido di carbonio sono ritenute doppie rispetto a quelle dell'aviazione e potrebbero aumentare addirittura del 75% nei prossimi 15-20 anni);
38. accoglie con favore, nel quadro dell'approccio "impronta ecologica", un eventuale inserimento degli aerei che atterrano in Europa nel sistema europeo di scambio delle quote di emissioni; invita ad esaminare la proposta di includere in tale sistema il settore del trasporto marittimo;
39. riconosce che la promozione di soluzioni basate sulle TIC, l'internalizzazione dei costi ambientali dei trasporti nei prezzi del carburante, la promozione del trasporto ferroviario, del cabotaggio e dei biocarburanti sostenibili, nonché la rapida integrazione dei trasporti aerei in un sistema di scambio di quote di emissione dell'UE rigorosamente concepito, rappresentano misure fondamentali al fine di ridurre l'impatto degli scambi commerciali e dei trasporti sul clima; invita la Commissione e il Consiglio a proporre misure volte a promuovere e a privilegiare i modi di trasporto meno inquinanti, in particolare mettendo a punto disposizioni relative ai vari strumenti di mercato;
40. chiede che gli aiuti concessi al settore dei trasporti siano calcolati tenendo conto dell'impatto ambientale dei diversi modi di trasporto e che si prenda in considerazione la possibilità di utilizzare strumenti commerciali compatibili con il mercato (quali l'etichettatura e le norme) a favore della protezione del clima;
41. ritiene che, dal momento che il costo reale delle emissioni di carbonio da parte del trasporto su strada non è noto, soprattutto nel caso di alimenti e altri beni di consumo deperibili, si dovrebbero prendere in considerazione e promuovere regimi di aiuto volti ad agevolare una produzione locale sostenibile, in modo da scoraggiare il trasporto eccessivo di prodotti alimentari su strada; raccomanda inoltre l'introduzione di standard per l'etichetta "clima", al fine di informare i consumatori dell'impronta ecologica dei prodotti;
42. è particolarmente preoccupato per il potenziale impatto ambientale e sociale negativo delle politiche che incoraggiano l'utilizzo dei biocarburanti e della biomassa in Europa; ribadisce la sua precedente richiesta che la certificazione sociale e ambientale obbligatoria dei biocarburanti (o delle loro materie prime) rappresenti una condizione per il loro utilizzo e per il riconoscimento della loro conformità con gli obiettivi comunitari;
43. chiede che qualsiasi accordo sull'acquisto di biocarburanti sia subordinato a clausole di

rispetto della superficie destinata alla biodiversità e all'alimentazione umana;

44. invita la Commissione a valutare l'impatto climatico delle importazioni comunitarie di soia e olio di palma, tenendo presenti i loro effetti sulla deforestazione tropicale, nonché ad adottare misure volte a incorporare i costi climatici nei prezzi;
45. chiede alla Commissione di promuovere un'iniziativa europea che favorisca le migliori pratiche e le analisi comparative per gli aspetti del cambiamento climatico legati alla localizzazione, con particolare riferimento alla crescente frammentazione geografica della catena di produzione e alla produzione "just-in-time", e di presentare proposte al riguardo;
46. invita la Commissione ad esaminare meccanismi compatibili con l'OMC e politiche commerciali rispettose dell'ambiente, per affrontare la questione dei paesi terzi che non sono vincolati dal Protocollo di Kyoto, e ad impegnarsi a prevedere in modo più esplicito tali possibilità nelle future versioni del Protocollo; ritiene che il ricorso a misure commerciali dovrebbe avvenire solo quando altre misure si dimostrano inefficaci per raggiungere un determinato obiettivo ambientale; è dell'avviso che le misure commerciali impiegate non dovrebbero ridurre gli scambi più di quanto non sia necessario per raggiungere l'obiettivo stabilito, né dovrebbero costituire una discriminazione arbitraria o ingiustificabile; considera gli adeguamenti tributari alla frontiera un sistema legittimo per orientarsi verso un'economia a basse emissioni di carbonio, creando parità di condizioni per i firmatari post-Kyoto e altri Stati e scoraggiando le delocalizzazioni e ritiene che l'inizio del periodo post-Kyoto dovrebbe costituire il punto di partenza per tali misure;
47. raccomanda lo sviluppo, a più lungo termine, di un sistema basato su dati relativi ad un ciclo di vita sano che inserisca in tale adattamento, se necessario, prodotti finiti quali automobili e apparecchiature elettroniche;
48. insiste affinché le proposte future siano pienamente conformi agli obblighi internazionali dell'Unione europea e, in particolare, agli obblighi imposti dall'OMC, compreso l'articolo XX del GATT;
49. sottolinea nel contempo che, al momento della revisione degli strumenti di difesa commerciale, si dovrà tener conto della possibilità di introdurre fattori ambientali per evitare il dumping ambientale di prodotti provenienti da paesi che non hanno ratificato il protocollo post-Kyoto;
50. invita a favorire la produzione, concedendo aiuti di stato o comunitari, e l'utilizzo, grazie a riduzioni dell'imposta sul valore aggiunto, di prodotti che contribuiscano a ridurre le emissioni di CO₂;

*

*

*

51. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

MOTIVAZIONE

La Quarta relazione (2007) del Gruppo di lavoro III dell'IPCC (Gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici) ha posto senza mezzi termini la comunità internazionale di fronte alle proprie responsabilità. Per limitare il riscaldamento climatico a +2 - +2,4°C, è necessaria una diminuzione delle emissioni globali di gas ad effetto serra a partire dal 2015, con una riduzione del 25% - 40% entro il 2020 in tutti i paesi industrializzati (cfr. Allegato B del protocollo di Kyoto) e dell'80% nel 2050. Se non saranno rispettate le prime scadenze, il riscaldamento supererà inesorabilmente i 3°C, con costi che il rapporto Stern quantifica in 5 mila miliardi di euro, ossia analoghi a quelli di una guerra mondiale.

In confronto, il costo delle misure da adottare è irrisorio. Sempre secondo il rapporto Stern, i costi di una strategia di mantenimento del cambiamento climatico a +2°C sarebbero pari ad una riduzione complessiva dell'1% di un prodotto globale destinato a crescere del 2,5% annuo entro il 2050, vale a dire un ritardo inferiore a un semestre in termini di livello globale di consumo. La maggior parte delle misure da adottare consiste infatti in investimenti e servizi che, oltre a promuovere l'occupazione, hanno anche altri effetti positivi (diminuzione del livello sonoro, degli incidenti stradali, ecc.), riduzione degli sprechi con accrescimento del potere d'acquisto delle famiglie, ecotasse pigouviane che sostituiscono altre imposte o consentono altre politiche pubbliche, quali la lotta all'AIDS.

L'Unione europea, che a livello mondiale è in prima linea nella lotta ai cambiamenti climatici, deve dunque incentrare tutte le sue politiche, in particolare quella commerciale, su questo obiettivo primario. Occorre compiere seri sforzi diplomatici affinché tutti i paesi dell'Allegato B ratifichino il protocollo di Kyoto e tutti i paesi del mondo un protocollo post-Kyoto (2012-2020) basato sui suddetti obiettivi, emendando poi in modo coerente gli accordi internazionali.

In mancanza di un accordo, l'Europa intende procedere con obiettivi più modesti proposti dalla Commissione (meno 20% nel 2020), ma in tal caso potrà utilizzare gli accordi bilaterali che sta negoziando per coinvolgere in questa battaglia comune il maggior numero possibile di paesi.

Se tutti i paesi si impegneranno, l'eccellenza tecnologica dell'Europa costituirà sicuramente un vantaggio competitivo. Non è tuttavia escluso che, dopo il 2012, alcuni dei maggiori paesi emettitori di gas ad effetto serra continuino a non impegnarsi nello sforzo comune dell'umanità. A quel punto, l'Europa dovrà adottare misure specifiche per evitare che le imprese cedano alla tentazione di dislocare la produzione nei paesi in questione e per proteggersi da quei paesi che, mediante un simile implicito sovvenzionamento delle proprie imprese, falserebbero la concorrenza.

I Commercio internazionale ed effetto serra

Da due decenni, il commercio internazionale cresce ad una velocità da due a due volte e mezzo superiore rispetto al prodotto mondiale. Tale sproporzione corrisponde alla ricerca di una suddivisione internazionale del lavoro che ottimizzi i costi salariali e fiscali, in un contesto in cui i costi del trasporto non internalizzano correttamente le rispettive emissioni di gas ad effetto serra. Inoltre, in futuro, e sin d'ora per le produzioni ad alta emissione di gas ad effetto serra per tonnellata di prodotto (per esempio il cemento), la dislocazione consentirà a volte di eludere le normative nazionali per la lotta all'effetto serra.

Una certa suddivisione internazionale del lavoro ha sempre avuto effetti positivi ed è talvolta indispensabile per le produzioni primarie, laddove la localizzazione è determinata dalla geografia. Adottando misure adeguate per internalizzare il costo relativo ai gas ad effetto serra emessi sull'insieme della catena (subappaltatori, produttore finale e consumatori), è possibile combinare tali effetti positivi con la lotta all'effetto serra.

Dal punto di vista pedagogico, sarebbe sin d'ora auspicabile informare i consumatori di questi costi. Ecco perché sono state avanzate numerose proposte del tipo "*Food miles*" (i cosiddetti chilometri alimentari), volte a incitare i consumatori ad "acquistare vicino". In realtà, sono ugualmente importanti i mezzi di trasporto utilizzati: per un consumatore britannico, le costolette d'agnello neozelandesi risultano più costose rispetto a quelle nazionali in termini di gas ad effetto serra emessi, se trasportate per via aerea ma non se il trasporto è effettuato per via marittima. È dunque necessario valutare il contenuto di gas ad effetto serra.

Infatti, gli effetti perversi della suddivisione internazionale del lavoro si aggravano allorquando le imprese cercano di accorciare i tempi mediante una produzione snella, "*just in time*", utilizzando i mezzi di trasporto più veloci (gli aerei invece delle navi e i camion invece dei treni), al fine di ridurre le scorte immobilizzate. Forme simili

di gestione possono avere conseguenze drammatiche se le unità intermedie sono lontane tra loro e dal consumatore. Infatti, il trasporto aereo delle merci, pur essendo di 40 volte inferiore rispetto a quello marittimo, produce già una quantità di gas ad effetto serra pari alla metà di quelli emessi da quest'ultimo. Ogni tonnellata per chilometro produce il quadruplo di effetto serra se trasportata su gomma piuttosto che su rotaia.

Anche se, ancora una volta, è possibile controllare questa distorsione integrando nel costo del trasporto il prezzo in termini di cambiamenti climatici, sarebbe socialmente più efficace ricercare le migliori prassi di suddivisione del lavoro e localizzazione della produzione, ad esempio mediante il raggruppamento dei subappaltatori nelle vicinanze delle case madri e l'ubicazione di quest'ultime in prossimità dei principali centri di consumo (o vicino a piattaforme intermodali che riuniscano trasporti poco costosi in termini di emissioni di gas ad effetto serra: trasporti marittimi, fluviali e ferroviari).

II Ricerca di un accordo globale

La soluzione ideale sarebbe ottenere, in occasione della conferenza di Bali, un accordo post-Kyoto che coinvolga l'insieme dei paesi del pianeta. Un simile obiettivo potrà essere raggiunto unicamente se tutti i paesi rispetteranno una regola vincolante in caso di superamento di un limite di sostenibilità, vale a dire qualora le loro emissioni annue *pro capite* di gas ad effetto serra superino il livello che, se rispettato da tutta l'umanità, consentirebbe di non contribuire più ai cambiamenti climatici (una quantità corrispondente a 500 - 600 kg di carbonio nelle emissioni annue *pro capite* di CO₂, per una popolazione prevista di 9 miliardi di esseri umani). In ogni caso, la Conferenza delle parti (COP 6) dell'Aia ha previsto la convergenza delle quote *pro capite* autorizzate in tutti i paesi, entro il 2050.

Per convincere i *partner* più scettici ad accettare il protocollo post-Kyoto, è ragionevolmente possibile contare sul moltiplicarsi dei fenomeni climatici drammatici negli Stati Uniti, nonché sulla minaccia di un innalzamento del livello delle acque nei delta asiatici.

Occorrerà apportare modifiche redazionali di modesta rilevanza agli altri accordi multilaterali (Organizzazione mondiale del commercio, Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, Organizzazione mondiale della proprietà intellettuale) affinché non siano in contraddizione con l'accordo post-Kyoto.

III Azioni bilaterali e biregionali

Qualora i negoziati internazionali non consentano di riunire l'insieme dei paesi e subordinare le regole dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) e dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (OACI) agli imperativi della Convenzione sul cambiamento climatico, l'Unione europea deve assolutamente includere la dimensione climatica negli accordi biregionali o bilaterali in corso di definizione. Lo stesso dicasi per la politica dei prestiti del suo braccio finanziario, la Banca europea per gli investimenti, che dovrebbe ormai concedere prestiti soltanto tenendo conto degli obiettivi della lotta al cambiamento climatico definiti dallo scenario "+2°C" dell'IPCC. Gli stessi criteri dovrebbero essere applicati dalle agenzie nazionali responsabili della copertura del credito all'esportazione e degli investimenti diretti.

IV Promozione di una politica autonoma contro i cambiamenti climatici

Anche nell'ambito della lotta ai cambiamenti climatici, non devono essere trascurati i vantaggi della suddivisione internazionale del lavoro. L'Unione europea dovrebbe garantire dazi doganali zero sui prodotti a bassa emissione/consumo di gas ad effetto serra (lampadine a bassissimo consumo, ecc.). Analogamente, e conformemente alla Convenzione sul cambiamento climatico, l'UE deve diffondere le tecnologie pulite in termini di gas ad effetto serra a "prezzi concessionari". È altresì necessario che l'UE vieti l'importazione dei legnami esotici quando, in ragione del trasporto e della riduzione degli ecosistemi che assorbono gas ad effetto serra, contribuisce ai cambiamenti climatici. Occorre rendere vincolante l'accordo FLEGT (Applicazione delle normative, governance e commercio nel settore forestale) che disciplina tale problematica.

Idealmente, gli obiettivi dell'Unione europea dovrebbero essere calcolati non tanto sulle emissioni derivanti dalla produzione realizzata in Europa, quanto sulla massa dei prodotti ivi consumati (la cosiddetta "impronta ecologica"). Se tutti i paesi del globo si impegnassero insieme in un accordo post-Kyoto, calcoli simili sarebbero estremamente complicati nonché inutili. Qualora malauguratamente non fosse raggiunto l'obiettivo auspicato, l'Unione europea deve prepararsi a integrare in un "prezzo segnale" il costo in termini di effetto serra dei propri scambi commerciali con il resto del mondo. Una politica di etichettatura dei gas ad effetto serra contenuti nei prodotti in vendita sul mercato consentirà, in un primo momento, di sensibilizzare l'opinione pubblica e i produttori e, grazie ad essa, sarà possibile introdurre nel settore degli appalti pubblici una regola del "meno inquinante". Le misure vincolanti unilaterali entrerebbero in vigore nel periodo post-Kyoto (2013), per il quale l'UE ha già deciso di procedere, qualunque cosa accada.

La Commissione propone di far rientrare i trasporti aerei, compresi gli aeromobili provenienti dai paesi terzi, nel sistema UE di scambio delle quote di emissione. Ciò rappresenta un primo passo verso l'integrazione del costo totale dei gas ad effetto serra nel prezzo di beni e servizi in Europa, senza tuttavia risolvere eventuali problemi di concorrenza falsata in caso di esportazioni provenienti da paesi che non abbiano ratificato l'accordo post-Kyoto. In tal caso, dovrebbero essere previste compensazioni fiscali alla frontiera ("*border-tax adjustments*"), cominciando da quei settori (per esempio quello del cemento o dell'alluminio) in cui emerge sin d'ora una concorrenza falsata (al punto – e questo è il colmo! – da comportare trasporti inutili, effettuati per eludere il pagamento di quote o ecotasse). È altresì importante informare

le imprese con sufficiente anticipo, ossia sin da adesso, affinché possano programmare correttamente i propri investimenti.

È inoltre necessario ottimizzare assennatamente gli investimenti industriali, onde evitare per quanto più possibile trasporti inutili. A partire dall'anno in corso, l'UE dovrebbe promuovere la ricerca sulle migliori prassi relative alla suddivisione del lavoro, tenendo conto dell'ubicazione dei fornitori rispetto agli impianti di assemblaggio finale e della posizione di quest'ultimi rispetto ai principali mercati.

Analogamente, l'UE deve dotarsi di piattaforme multimodali che prevedano un'accessibilità ai porti mediante ferrovie, in modo da promuovere i mezzi di trasporto a più bassa emissione di gas ad effetto serra.

Quanto al funzionamento dei beni di consumo (veicoli, apparecchi domestici), l'UE è libera di imporre sul proprio mercato le norme più rigide in materia di efficienza energetica, nel rispetto della regola del "prodotto interno" dell'OMC, e deve essere in prima linea nella definizione delle stesse a livello internazionale.

18.7.2007

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE

destinato alla commissione per il commercio internazionale

sul commercio e i cambiamenti climatici
(2007/2003(INI))

Relatore per parere: Jens Holm

SUGGERIMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per il commercio internazionale, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. ritiene che l'attuale modello economico, che comporta una massimizzazione costante dei consumi, della produzione e degli scambi, non sia sostenibile dal momento che si basa sul crescente utilizzo delle risorse e dei trasporti e comporta una sempre maggiore produzione di rifiuti e di emissioni, il che riduce le possibilità di arginare i cambiamenti climatici in corso;
2. deplora il fatto che l'attuale sistema di scambi conduca ad una divisione globale del lavoro che comporta un'incidenza elevata dei trasporti (attività che non sostiene i propri costi ambientali) di prodotti omogenei, i quali potrebbero anche essere prodotti localmente;
3. riconosce che la promozione di soluzioni basate sulle TIC, l'internalizzazione dei costi ambientali dei trasporti nei prezzi del carburante, la promozione del trasporto ferroviario, del cabotaggio e dei biocarburanti sostenibili nonché la rapida integrazione dei trasporti aerei in un sistema di scambio di quote di emissione dell'UE rigorosamente concepito, rappresentano misure fondamentali al fine di ridurre l'impatto degli scambi commerciali e dei trasporti sul clima; invita la Commissione e il Consiglio a proporre misure volte a promuovere e a preferire i modi di trasporto meno inquinanti, in particolare mediante disposizioni relative ai vari strumenti di mercato;
4. sottolinea la necessità di sensibilizzare il pubblico in merito al costo ambientale complessivo dei beni di consumo; invita la Commissione e il Consiglio a proporre misure in materia di diffusione di informazioni sul consumo di energia e le emissioni di gas a

effetto serra determinati dalla fabbricazione e dal trasporto dei prodotti commercializzati nell'Unione europea, quale la proposta presentata dal governo britannico di istituire un sistema di etichettatura dei prodotti volto a fornire informazioni sul loro apporto alle emissioni di carbonio che indichi il livello di emissioni di CO₂ generato dalla produzione, dal trasporto e dallo smaltimento finale di un prodotto; invita inoltre la Commissione e gli Stati membri ad incorporare i costi ambientali nei prezzi dei beni e dei servizi e a garantire che tali costi siano indicati separatamente dal prezzo di vendita al dettaglio del singolo bene o servizio, analogamente a quanto avviene per il prelievo sulla raccolta di rifiuti di attrezzature elettriche ed elettroniche;

5. riconosce che l'UE ha una responsabilità storica per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra, e ritiene necessari sostanziali riforme della politica commerciale dell'Unione al fine di incoraggiare la produzione locale, quale mezzo per ridurre il ricorso ai trasporti; sottolinea la necessità di una maggiore cooperazione in campo tecnologico con i paesi in via di sviluppo ed emergenti, in particolare la Cina, il Brasile e l'India, per consentire ai medesimi di integrare nelle loro politiche la dimensione della protezione ambientale; deplora tuttavia che i meccanismi di trasferimento delle tecnologie esistenti, come il meccanismo di sviluppo pulito MSP, siano insufficienti e chiede pertanto l'aumento del cofinanziamento e il potenziamento delle misure di sviluppo delle capacità;
6. ribadisce la necessità di ridurre del 30% le emissioni di gas a effetto serra nell'UE entro il 2020, indipendentemente dagli impegni dei paesi terzi;
7. esorta l'UE a promuovere e a sviluppare un'"industria favorevole al clima" a livello globale; invita pertanto la Commissione ad avviare discussioni con l'OMC su potenziali misure per favorire la produzione e l'esportazione di prodotti rispettosi del clima; è convinto che un eventuale accordo su tale questione possa incoraggiare la messa a punto di tecnologie innovative e promuovere un utilizzo dell'energia sostenibile e pulito;
8. riconosce che il commercio è uno strumento importante ai fini del trasferimento di tecnologie ai paesi in via di sviluppo; rileva la necessità di ridurre le barriere al "commercio ecologico", ad esempio sopprimendo le tariffe sui "beni ecologici" a livello dell'OMC, rivedendo le norme sui diritti di proprietà intellettuale, agevolando l'ingresso nel mercato delle tecnologie ecologiche tenendo conto delle questioni climatiche al momento della concessione delle garanzie di credito all'esportazione, nonché sopprimendo gli incentivi e le distorsioni del mercato aventi effetti perversi, come le sovvenzioni ai combustibili fossili;
9. sollecita l'interruzione del sostegno pubblico, attraverso le agenzie di credito all'esportazione e le banche per gli investimenti pubblici, ai progetti relativi ai combustibili fossili, nonché la duplicazione degli sforzi per accrescere il trasferimento delle tecnologie connesse alle energie rinnovabili e all'efficienza energetica;
10. è particolarmente preoccupato per il potenziale impatto ambientale e sociale negativo delle politiche che incoraggiano l'utilizzo dei biocarburanti e della biomassa in Europa; ribadisce la sua precedente richiesta che la certificazione sociale e ambientale obbligatoria dei biocarburanti (o delle loro materie prime) rappresenti una condizione per il loro utilizzo e per il riconoscimento della loro conformità con gli obiettivi comunitari;

11. rileva che la cooperazione globale e il consolidamento a lungo termine della fiducia sono strumenti più efficaci delle misure unilaterali e punitive quando si tratta della sfida comune dell'Unione europea per il clima; considera tuttavia problematico il fatto che taluni paesi sovvenzionino indebitamente l'industria nazionale evitando di partecipare agli sforzi mondiali per ridurre le emissioni; esorta il Consiglio e la Commissione a ricorrere al meccanismo di composizione delle controversie dell'OMC per agire contro tali paesi; è convinto inoltre che si potrebbe prendere in considerazione la possibilità di istituire strumenti commerciali - come gli adeguamenti fiscali alle frontiere - concepiti per punire i paesi inadempienti;
12. invita il Consiglio e la Commissione a garantire che gli accordi commerciali bilaterali dell'UE e gli accordi commerciali multilaterali dell'OMC siano conclusi nel rispetto delle disposizioni dell'Accordo che istituisce l'OMC che precisano che il commercio internazionale deve essere condotto in modo da consentire un impiego ottimale delle risorse mondiali, conformemente all'obiettivo di uno sviluppo sostenibile, mirando a tutelare e a preservare l'ambiente;
13. invita inoltre il Consiglio e la Commissione a garantire che l'organo di conciliazione (DSB) agisca conformemente all'articolo 20 degli accordi GATT, il quale consente agli Stati membri di adottare misure, comprese misure protezionistiche, necessarie a tutelare la vita o la salute umana, animale o vegetale, oppure concernenti la conservazione di risorse naturali esauribili;
14. insiste sulla necessità di rispettare gli obblighi derivanti dagli accordi ambientali multilaterali, come la Convenzione quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico o il Protocollo di Kyoto, e di non permettere che l'interpretazione ristretta delle norme commerciali impedisca o ostacoli il conseguimento dei loro obiettivi;
15. chiede che i risultati degli accordi multilaterali e bilaterali negoziati tra l'UE e i paesi terzi vengano sottoposti a studi di impatto approfonditi dal punto di vista del clima, del genere e della sostenibilità, ed esorta la Commissione a fare in modo che, nell'ambito di tutte le strategie di sostegno al commercio (aid-for-trade) nonché degli altri aiuti allo sviluppo, vengano previsti appositi aiuti per far fronte ai cambiamenti climatici;
16. riconosce che troppo spesso il commercio conduce allo sfruttamento eccessivo degli ecosistemi, segnatamente delle foreste, nei paesi in via di sviluppo; esorta i paesi industrializzati ad assumersi la responsabilità della vasta deforestazione determinata dagli scambi internazionali; sottolinea il considerevole impatto della deforestazione sul clima e pertanto il valore economico a lungo termine e l'importanza di mantenere intatte le foreste; chiede che l'UE si impegni seriamente per l'introduzione di meccanismi per premiare la "deforestazione evitata" nell'ambito dei negoziati internazionali sul clima, e che siano adottate altre risolutive misure politiche volte a promuovere il commercio responsabile delle risorse naturali;
17. invita la Commissione a valutare l'impatto climatico delle importazioni comunitarie di soia e di olio di palma, tenendo presenti i loro effetti sulla deforestazione tropicale, nonché ad adottare misure volte a incorporare i costi climatici nei prezzi;
18. prende atto del legame indissolubile tra commercio e settore dei trasporti; chiede con

insistenza che si prendano in esame tutti i mezzi di trasporto, in particolare quelli le cui emissioni sono considerevolmente aumentate negli ultimi anni, segnatamente i trasporti marittimi (le cui emissioni di biossido di carbonio sono ritenute doppie rispetto a quelle dell'aviazione e potrebbero aumentare addirittura del 75% nei prossimi 15-20 anni); si compiace della proposta della Commissione di aggiungere le compagnie di navigazione al sistema di scambio di quote di emissioni e chiede che tale proposta sia attuata quanto prima possibile.

PROCEDURA

Titolo	Il commercio e i cambiamenti climatici	
Riferimenti	2007/2003(INI)	
Commissione competente per il merito	INTA	
Parere espresso da Annuncio in Aula	ENVI 18.1.2007	
Cooperazione rafforzata – annuncio in Aula		
Relatore per parere Nomina	Jens Holm 27.2.2007	
Relatore per parere sostituito		
Esame in commissione	5.6.2007	17.7.2007
Approvazione	17.7.2007	
Esito della votazione finale	+: 52	-: 1
		0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Margrete Auken, Liam Aylward, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Jules Maaten, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Guido Sacconi, Amalia Sartori, Karin Scheele, Carl Schlyter, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Jiří Maštálka, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Andres Tarand	
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Albert Deß, Francesco Ferrari	
Osservazioni (disponibili in una sola lingua)		

17.9.2007

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA

destinato alla commissione per il commercio internazionale

su commercio e cambiamento climatico
(2007/2003(INI))

Relatore per parere: András Gyürk

SUGGERIMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per il commercio internazionale, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. evidenzia che, se da un lato il commercio può fornire un contributo rilevante allo sviluppo economico e al benessere degli individui, dall'altro il settore dei trasporti (segnatamente dei trasporti su strada), che consente lo svolgimento del commercio di merci e materie prime, è responsabile di un terzo del totale delle emissioni di gas ad effetto serra; ritiene che sia assolutamente indispensabile prendere misure volte ad orientare lo spostamento modale verso metodi di trasporto più compatibili con l'ambiente (ad esempio, trasporto su rotaia e per via d'acqua) e a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra derivanti dal trasporto merci;
2. ricorda che l'eliminazione delle barriere amministrative al commercio e le azioni di lotta contro il cambiamento climatico possono essere realizzate unicamente attraverso una collaborazione internazionale che sia il più ampia possibile, cosa che è anche nell'interesse essenziale dell'Unione europea, che svolge un ruolo leader in entrambi i settori, in particolare nella prospettiva di mantenere la competitività europea;
3. sottolinea l'importanza che riveste la cooperazione tecnologica fra Europa e paesi in via di sviluppo al fine di consentire a questi ultimi di attuare misure di riduzione dei crescenti livelli di CO₂; fa presente che per favorire tale riduzione sono necessari investimenti adeguati;
4. sottolinea che occorre adoperarsi per internalizzare le influenze esterne connesse al commercio (quali le conseguenze dannose per l'ambiente), in altri termini per trasformarle in un'indicazione di prezzo che il mercato possa comprendere, nonché per promuovere la

concorrenza leale applicando il principio "chi inquina paga" (soprattutto in relazione al traffico su strada e aereo), possibilmente estendendo a livello globale il sistema di scambio delle quote di emissione;

5. è preoccupato in relazione agli effetti negativi che la produzione e il commercio di combustibili vegetali producono a livello ambientale e sociale in assenza di un'efficace legislazione ambientale, e chiede che venga introdotto con urgenza un sistema affidabile di certificazione della sostenibilità per la produzione e l'importazione di biocarburanti e delle relative materie di base, unitamente ad una valutazione d'impatto del loro ciclo di vita sul clima, compreso l'eventuale cambiamento della destinazione di suoli;
6. sottolinea lo stress al quale sono sottoposte le riserve mondiali di acqua pulita a causa del cambiamento climatico e la necessità che gli accordi sul commercio e gli investimenti nel settore idrico tengano conto di questo aspetto e promuovano soluzioni innovative;
7. sollecita la Commissione, al fine di realizzare gli obiettivi di Lisbona, a dare il proprio sostegno, nei negoziati internazionali che riguardano i settori del commercio e del cambiamento climatico, all'eliminazione delle barriere commerciali che si frappongono alle tecnologie e ai servizi rispettosi dell'ambiente, soprattutto dal momento che, grazie ad imprese europee efficaci e innovative sotto il profilo tecnologico, l'Unione europea dovrebbe essere leader sul mercato nell'esportazione mondiale di beni e servizi ambientali e che "Galileo" e il Sistema di monitoraggio globale per l'ambiente e la sicurezza (GMES) potrebbero essere utilizzati per controllare le emissioni di CO₂;
8. rileva che il trasferimento delle tecnologie di efficienza energetica e di altre tecnologie ecologiche dall'Unione europea ai paesi in via di sviluppo ha un ruolo importante da svolgere per sganciare lo sviluppo economico dalle emissioni di gas ad effetto serra;
9. chiede che gli aiuti al trasporto siano calcolati tenendo conto dell'impatto ambientale dei diversi metodi di trasporto e che si prenda in considerazione la possibilità di utilizzare strumenti commerciali compatibili con il mercato (quali l'etichettatura e le norme) a favore della protezione del clima;
10. sottolinea lo stretto legame esistente fra commercio e settore dei trasporti; chiede che si tenga conto di tutti i modi di trasporto e in particolare di quelli che negli ultimi anni hanno registrato un aumento significativo delle emissioni, segnatamente la navigazione, che produce il doppio delle emissioni di carbonio rispetto all'aviazione; si compiace della proposta della Commissione di inserire la navigazione nel sistema UE di scambio delle quote di emissione;
11. ritiene che, dal momento che il costo reale delle emissioni di carbonio da parte del trasporto su strada non è noto, soprattutto nel caso di alimenti e altri beni di consumo deperibili, si dovrebbero prendere in considerazione e promuovere regimi di aiuto volti ad agevolare una produzione locale sostenibile, in modo da scoraggiare il trasporto eccessivo di prodotti alimentari su strada; raccomanda inoltre l'introduzione di standard per l'etichetta "clima", al fine di informare i consumatori dell'impronta ecologica dei prodotti;
12. sottolinea che, in base al principio del libero scambio, lo scambio delle emissioni (il mercato dei diritti di inquinamento) nel campo della legislazione ambientale è in grado di

migliorare sostanzialmente l'efficienza della prevenzione dell'inquinamento;

13. osserva che l'Unione europea è già leader a livello mondiale nelle tecnologie energetiche alternative (ad esempio pannelli solari e turbine eoliche) ed auspica un pieno impegno nei confronti delle tecnologie verdi mediante l'introduzione, da parte degli Stati membri, di una tariffa d'importazione dello 0% per le tecnologie verdi e le attrezzature di risparmio energetico;
14. ritiene che sia necessario rivedere gli accordi di commercio internazionale per garantire la loro compatibilità e il loro contributo alla realizzazione degli obiettivi della politica in materia di clima, comprese, tra l'altro, l'abolizione degli ostacoli al trasferimento della tecnologia a basse emissioni di carbonio e l'introduzione, a partire dal 2012, di dazi sul carbonio per i paesi che non hanno aderito al Protocollo di Kyoto o agli accordi mondiali sul clima;
15. è dell'avviso che le regole dell'OMC non dovrebbero impedire agli Stati membri di promuovere l'ulteriore sviluppo di tecnologie a basso consumo di energia insistendo sulla neutralità tecnica, dal momento che ciò potrebbe vanificare gli incentivi allo sviluppo di tecnologie rinnovabili.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	13.9.2007
Esito della votazione finale	+ : 41 - : 0 :
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Joan Calabuig Rull, Neena Gill, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Edit Herczog, Vittorio Prodi, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen, Dirk Sterckx, Vladimir Urutchev
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Sepp Kusstatscher, Thomas Mann, Hans-Peter Mayer, Luisa Fernanda Rudi Ubeda

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	9.10.2007
Esito della votazione finale	+ : 25 - : 2 0 : 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Kader Arif, Carlos Carnero González, Daniel Caspary, Françoise Castex, Christofer Fjellner, Glyn Ford, Béla Glattfelder, Ignasi Guardans Cambó, Eduard Raul Hellvig, Jacky Henin, Sajjad Karim, Alain Lipietz, Caroline Lucas, Marusya Ivanova Lyubcheva, Erika Mann, Helmuth Markov, David Martin, Vural Öger, Georgios Papastamkos, Robert Sturdy, Daniel Varela Suanzes-Carpegna, Zbigniew Zaleski
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Jean-Pierre Audy, Vasco Graça Moura, Eugenijus Maldeikis, Zuzana Roithová
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Cristian Silviu Buşoi, Jean Louis Cottigny