



# L'Economia del Futuro

**La piattaforma del Global Compact dell'Onu Pmi alla prova della sostenibilità (via web)**

Si chiama Sdg Action Manager la piattaforma online (gratuita) sviluppata dal Global Compact dell'Onu, insieme a B Lab, per aiutare le imprese a misurare il loro impatto in termini di sostenibilità. «In Italia promuoveremo la piattaforma presso le aziende con profili di sostenibilità più o meno strutturati — dice Daniela Bernacchi, segretario del Global Compact Network Italia —. Pensiamo possa essere di interesse anche per le Pmi, che necessitano di strumenti di supporto nel loro percorso verso i 17 obiettivi dell'Onu».

## Volti/1

● Nicholas Stern, 73 anni, nato a Londra, è presidente del Centro per l'economia e la politica dei cambiamenti climatici e del Grantham Research Institute on Climate Change alla London School of Economics

● Nel 2006, da capo del

di **Elena Comelli**

Sarà un anno cruciale per il clima. Nick Stern, l'economista inglese che per primo lanciò l'allarme, con lo Stern Review, del 2006, sui costi salitissimi dell'effetto serra, definendolo «il più grave fallimento del libero mercato», ne è convinto. Oggi Stern dirige il Centro di ricerca sul clima della London School of Economics e insiste sulla necessità di far pagare i danni delle emissioni a chi ne è la causa.

**Sono passati quasi 15 anni. Che cosa è cambiato?**

«Il senso di urgenza. Oggi i danni li vedono tutti. Siamo



**A Brandeburgo** Un laghetto in secca e, sullo sfondo, una centrale elettrica alimentata a lignite. La Germania dismetterà questi impianti entro il 2038

fatti anche di un sistema industriale che è complessivamente molto impegnato nel taglio delle emissioni».

**Nel Rapporto propone la carbon tax. È sempre valida?**

«Resto convinto della bontà delle misure proposte allora, come la carbon tax, che sta contribuendo allo smantellamento delle centrali a carbone in Europa. Ma servono anche misure dirette, come quelle che si prendono in molte città europee, a partire da Parigi, per liberare i centri urbani dalle macchine e restituirli ai pedoni e alle bici. Ci vogliono divieti per fare chiarezza. Il Regno Unito ha intenzione di vietare la vendita di veicoli a endocombustione a partire dal 2035. Misure come queste danno certezze agli investitori».

**Quindici anni non sono passati invano.**

**Senso di urgenza**

Oggi i danni li vedono tutti. Siamo al limite delle temperature tollerabili per noi

servizio economico del governo britannico, ha redatto il Rapporto Stern sull'economia dei cambiamenti climatici, dove evidenziava la necessità di un'azione rapida e congiunta, di governi e imprese, per limitare i danni dell'innalzamento delle temperature. Nel 2009 ha vinto il Blue Planet Prize

ormai al limite delle temperature tollerabili per il tipo di civiltà umana che conosciamo. Già con un grado in più rispetto all'epoca pre-industriale, i cambiamenti sono violenti. Basta osservare gli incendi in California o in Australia, l'intensità degli uragani, lo scioglimento dei ghiacci in Antartide. Sono conseguenze di una portata anche superiore a quella che ci aspettavamo».

**Rimane una forte resistenza a ridurre i gas serra.**

«Sappiamo tutti che bisogna ridurre a zero le emissioni e che bisogna farlo rapidamente, in una trentina d'anni. È una consapevolezza diffusa nell'opinione pubblica, nella politica e nell'industria. Questa chiarezza, espressa anche nell'Accordo di Parigi, e che si rispecchia nel Green New Deal europeo, è importante».

**Dopo Parigi, però, c'è stato un riflusso, dovuto anche alla nuova amministrazione Usa.**

Nel 2006 l'economista Nick Stern denunciò, per primo, i danni dell'effetto serra. Ma oggi è ottimista: la Ue detta la linea, negli Usa l'industria traina la svolta verde

## EMISSIONI ZERO COSÌ È POSSIBILE

**È cambiato il vento?**

«Dipende dove si guarda. I due Paesi centrali per il futuro del clima sono la Cina e l'India. La Cina è il primo emettitore mondiale e si dice che abbia intenzione d'inserire nel prossimo piano quinquennale l'obiettivo di zero emissioni al 2050. Tutto sta a vedere

quale visione prevarrà, se si vorrà perseguire la crescita con sistemi vecchi o nuovi».

**E l'Europa? Manterrà un ruolo leader nello sviluppo sostenibile? A Madrid abbiamo fallito.**

«Quest'anno, con la Cop 26, si potrà rimediare. È un appuntamento importante, con

la Gran Bretagna e l'Italia unite nell'organizzazione dei lavori, a partire dalla Pre Cop, a Milano in settembre insieme alla Youth Cop. Vedremo poi come vanno a finire le elezioni Usa. Qualsiasi risultato sarebbe meglio dell'amministrazione attuale, ma non dimentichiamo che gli Usa sono



**Online**

Climate change, finanza verde, economia circolare: tutte le news su [corriere.it/economia](http://corriere.it/economia)

«La consapevolezza dei rischi e la comprensione delle misure per contrastarli sono molto più profonde. Lo vediamo dai movimenti giovanili. I ragazzi arrivano oggi in classe con una visione molto più chiara rispetto a dieci anni fa. Lo vediamo anche nell'industria. Chi avrebbe mai immaginato che nel giro di pochi anni tutte le grandi case automobilistiche si sarebbero convinte della fine dell'epoca del motore a scoppio? Che i costi dell'energia solare si sarebbero ridotti di dieci volte e lo stesso per l'eolico? La tecnologia ci consente di fare molto per il clima».

**È ottimista?**

«Molto più di dieci anni fa, rispetto a quello che siamo in grado di fare per fermare l'emergenza clima. Ma ho ancora forti dubbi sulla volontà politica di farlo e di portarlo a termine rapidamente. Abbiamo pochissimo tempo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La gigafactory europea delle batterie sfida Tesla (e la Cina)

C'è anche un italiano tra i fondatori della svedese Northvolt: tre impianti e l'accordo con Volkswagen

La corsa è cominciata. Tesla sta costruendo, a est di Berlino, la sua prima gigafactory di batterie al litio nel Vecchio Continente, tassello chiave per lo sviluppo dell'auto elettrica europea. È in competizione con la cinese Catl, che ha già avviato in ottobre un cantiere a Erfurt, in Turingia, con l'obiettivo di aprire la sua prima fabbrica fuori dalla Cina nel 2022. Sono investimenti miliardari, che lievitano di mese in mese, con un mercato in rapida crescita.

Ma dov'è l'industria europea delle batterie? L'unico marchio europeo che partecipa alla corsa, per ora, è quello della svedese Northvolt, fon-

## Volti/2



● Paolo Cerruti, ex manager di Tesla, è cofondatore e direttore operativo della svedese Northvolt, che costruisce batterie al litio

data dai due ex manager Tesla, Peter Carlsson e Paolo Cerruti, che stanno già costruendo in Svezia la prima gigafactory europea e ora ne realizzeranno un'altra a Salzgitter, in Germania, grazie a una joint venture con Volkswagen. Northvolt aveva in programma tre fabbriche in tutto, per un totale di 64 gigawattora di capacità produttiva, ma ora punta a coprire un quarto del fabbisogno europeo nel 2030. Spiega il ceo Carlsson: «Le nostre ambizioni vanno oltre. Vedremo come si sviluppa il panorama industriale, ma pensiamo che 150 gigawattora, o una quota di mercato del 25%, non siano ir-

realistici».

In Europa, la produzione di celle al litio è agli albori e le case automobilistiche sono ancora completamente dipendenti dai fornitori asiatici. L'industria ha resistito a lungo prima di buttarsi in questo mercato, anche se la batteria promette di diventare il pezzo forte dell'auto del futuro, con un terzo del valore aggiunto stimato. Si è dovuta muovere la politica per sbloccare la situazione, con il lancio della *European Battery Alliance* e del progetto di un Airbus delle batterie.

Il ministro dell'Economia tedesco Peter Altmaier ha promesso un miliardo di euro

per finanziare nuove gigafactory e il francese Bruno Le Maire 700 milioni. Altri Paesi si stanno aggregando.

Northvolt ha ricevuto 350 milioni di euro dalla Bei per avviare la costruzione della sua prima fabbrica a Skellefteå, che avrà una capacità iniziale di 16 gigawattora all'anno, con l'obiettivo di raddoppiarla a 32. Stessa tabella di marcia per l'impianto in Germania, su cui Volkswagen ha già investito 900 milioni di euro. In cambio, ha ricevuto il 20% del produttore di batterie svedese. Il cantiere si aprirà a fine 2020 e l'avvio della produzione è previsto per il 2023.

«Per Northvolt la collabora-

**1**

miliardo di euro: il finanziamento della Germania per le nuove fabbriche di batterie costruite sul territorio

zione con VW è strategica — spiega Cerruti —. Si tratta di una conferma del fatto che le celle prodotte in Europa possono essere competitive. In secondo luogo l'accelerazione della seconda fabbrica permette di accedere a economie di scala, dove la riduzione dei costi facilita l'adozione da parte del mercato, generando anche più opportunità di crescita». Volkswagen prevede di lanciare 70 modelli elettrici in dieci anni e a partire dal 2025 avrà un fabbisogno annuale di oltre 150 gigawattora di batterie in Europa e altrettanto in Asia.

**El. Co.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA