amministrativamente
Numero 6 – Giugno 2010

L'approccio dell'Unione europea alla Politica Ambientale: dalla "prima comunicazione in materia di ambiente" del 1971 alle ultime scelte per la COP 15 di Copenhagen 2009

di DAVIDE VIETRI

1. *L'evoluzione storica della politica Ambientale della C.E/U.E.*

La politica della Comunità Europea/Unione europea per ciò che concerne la sostenibilità ambientale e l'ambiente nel senso più ampio del termine si è molto sviluppata nel corso degli anni, soprattutto dopo la riforma introdotta con l'Atto Unico del 1987, ovvero il trattato che ha emendato i trattati di Roma del 1957, completando la costruzione del mercato interno e avviando un primo embrione di Unione politica nonché assegnando alla Comunità una forte competenza effettiva in materia ambientale.
Le prime direttive in materia ambientale sono state adottate fra il 1967 e il 1970 (Dir. 67/548, riguardante classificazione, imballaggio e etichettatura delle sostanze pericolose; Dir. 70/157, relativa all'inquinamento acustico e Dir. 70/220, riguardante le emissioni inquinanti degli autoveicoli).
La "Prima comunicazione in materia di ambiente" lancia ufficialmente l'inizio della politica ambientale dell'allora CEE; presentata dalla Commissione al Consiglio nel 1971, evidenziandosi in essa le competenze della Comunità in questa materia. I Capi di Stato e di Governo degli Stati membri, in un momento di grande fervore ambientalista, furono d'accordo nel ritenere che la protezione dell'ambiente dovesse essere perseguita a livello comunitario. Si attribuì, quindi, alle istituzioni il mandato di predisporre un programma di azione in protezione ambientale.
Dal 1973 verranno quindi attuati tre programmi d'azione (73-76; 77-81; 82-86) senza apportare modifiche al Trattato istitutivo. Questa politica non aveva un fine a se stante ma, ispirandosi all'articolo 2[1] del TCE, avrebbe dovuto *"tradursi in un miglioramento delle qualità e del tenore di vita"*[2].
Il Programma di azione del 1973 affermava che lo sviluppo economico non sarebbe potuto avvenire: *"senza una lotta efficace contro gli inquinamenti e altri fattori nocivi né senza il miglioramento qualitativo delle condizioni di vita e la protezione dell'ambiente"*.

La grande quantità di atti normativi adottati in questi anni in materia ambientale ha posto la necessità di delineare una politica comunitaria certa in questo settore per consentire alla Comunità di svolgere un'attività realmente incisiva e vincolante.
Nel 1987 con l'entrata in vigore dell'Atto Unico Europeo[3], si è riconosciuta giuridicamente una competenza della Comunità in materia ambientale. L'Atto Unico, modificando il Trattato di Roma, ha inserito un Titolo (VIII) in materia ambientale[4] che individua obiettivi, principi, strumenti e le procedure di approvazione dell'azione comunitaria in questo determinato settore.
Gli obiettivi specifici dell'azione ambientale da parte della Comunità sono descritti nell'articolo 130 R (ora 174 TCUE) che enuncia l'impegno per la salvaguardia, la protezione e il miglioramento della qualità dell'ambiente; il contributo alla protezione della salute umana; la garanzia di un'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali. Sempre nello stesso 130 R si riaffermano principi già enunciati nei primi tre programmi di azione: 1) *l'azione preventiva* ovvero evitare gli inquinamenti fin dall'inizio piuttosto che combatterli in un momento successivo; 2) l*a correzione, alla fonte, dei danni causati all'ambiente* ovvero la considerazione per ogni progetto, in modo preventivo, circa le possibili ripercussioni sull'ambiente; 3) il principio *Chi inquina paga* ovvero la competenza dell'inquinatore nelle spese per la prevenzione ed eliminazione delle perturbazioni ambientali; 4) la *Cooperazione* con i paesi terzi e le organizzazioni internazionali. Anche l'articolo 100 sottolineava come il livello di protezione in varie materie fra le quali l'ambientale dovesse essere elevato.
Con il Trattato di Maastricht del 1992[5] vengono emendati ulteriormente gli articoli inerenti la politica ambientale, dando rilievo ad uno sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche sommato ad un elevato livello di protezione dell'ambiente. L'articolo 130 R viene modificato con l'introduzione della *"promozione a livello internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale"* e con l'illustrazione del *principio di precauzione* ovvero l'adozione di misure di tutela dell'ambiente, anche quando non vi siano prove scientifiche certe del danno ambientale.
Obiettivo del V Programma di azione (1992-2000), elaborato in correlazione con il Trattato di Maastricht, era la promozione di uno sviluppo sostenibile in rapporto al modello di crescita della Comunità; non solo bisognava affrontare tradizionalmente i temi dell'ambiente attraverso prevenzione, protezione e salvaguardia dell'ambiente ma bisognava anche incidere sui settori sociali interessati affinché si realizzassero gli obbiettivi previsti. Da ciò nasceva l'idea di utilizzare vari strumenti d'azione come quelli legislativi, quelli economici, quelli orizzontali di sostegno (informazione pubblica) o i meccanismi di sostegno finanziario (BEI[6], fondi strutturali).

Con il Trattato di Maastricht si stabilisce che la tutela dell'ambiente non rappresenta più un limite allo sviluppo ma elemento integrante della crescita economica.
Il Trattato di Amsterdam evidenzia dei principi già enunciati nel Trattato di Maastricht ed include nei principi fondamentali dell'UE *"un elevato livello di protezione ambientale e il miglioramento di quest'ultimo"*. Quindi, si può considerare come il punto di arrivo della politica ambientale comunitaria sia codificato in questa fase in favore del conseguimento di un elevato livello di protezione, sviluppo sostenibile e integrazione dell'ambiente nelle altre politiche.
Su queste basi si fonda il sesto Programma di azione (2002-2010) che ha come scopo principe quello di promuovere le politiche ambientali e di sviluppo sostenibile nella Comunità post allargamento[7].
Sono stati fissati quattro settori di intervento prioritari:

1. cambiamenti climatici;
2. natura e Biodiversità;
3. ambiente, salute e qualità della vita;
4. risorse naturali e rifiuti.

2. *Unione europea e Agenda 21.*

L'Unione europea, dopo la Conferenza di Rio de Janeiro del 1992, si è orientata, nelle risoluzioni riguardanti l'ambiente, sulla base di alcuni criteri che saranno qui di seguito esaminati.

2.1. *Il problema dell'inquinamento transfrontaliero.*

La transnazionalità dell'inquinamento per ciò che riguarda l'Unione europea è particolarmente rilevante poiché nell'area europea sono concentrati Paesi con una alta densità abitativa e alta concentrazione di attività produttive. Ciò significa che se un Paese attua le politiche adeguate mentre quello confinante non è così virtuoso, il processo di miglioramento delle condizioni ambientali può essere vanificato dal paese limitrofo. Due sono le regioni che più preoccupano l'Unione europea per quanto riguarda tale problema, l'area Mediterranea e quella est europea. In particolare, la elevata densità demografica nell'est Europa sommata all'obsoleto stato delle industrie orientali e il tipo di attività prodotte, che sono per lo più chimiche, risultano essere un grave problema di degrado ambientale, presente fortemente nel passato e nel presente e che rischia di colpire le generazioni future, in evidente contrasto con i principi di Agenda 21. Nei confronti

di questa area, l'Unione europea sta intervenendo mediante la realizzazione di una serie di *Joint Ventures*, poiché è soprattutto con gli investimenti privati che si realizza in trasferimento di tecnologie, e l'adozione di codici di condotta orientati ad una elevata sensibilità ambientale.

2.2. *Le metodologie per la prevenzione dell'inquinamento.*

L'Unione europea destina ingenti risorse finanziarie sia al proprio interno sia ai Paesi terzi per realizzare infrastrutture finalizzate ad una equilibrata crescita economica e sociale. Tra queste, un esempio di notevole importanza è costituito dalla reti "trans-europee" di trasporto e telecomunicazione[8]. Allo stesso tempo vengono finanziate, direttamente oppure tramite agenzie internazionali, grandi infrastrutture destinate allo sviluppo agricolo ed industriale sia nel Terzo Mondo che nell'Europa Orientale. Nei lavori della Conferenza di Rio si é evidenziata la necessità che, nella fase di progettazione di tutte queste opere, venga effettuata una valutazione dell'impatto ambientale, in base al principio che: "prevenire costa meno che risanare". Nonostante la banalità dell'affermazione, il dibattito a Rio ha incontrato molte diffidenze ed una difficoltà concreta di attuazione, per le numerose posizioni contrastanti dei Paesi partecipanti al vertice. Da una parte gli ambientalisti "radicali" obiettavano che i beni ecologici sono valori assoluti, non mercificabili, e quindi non confrontabili, ne barattabili con benefici puramente economici. Del versante opposto i fautori della crescita economica sottolineavano come solo l'uso efficiente delle risorse, orientato al libero mercato, permetta quella accumulazione di capitali e quel elevato ritmo di innovazione tecnologica, entrambi indispensabili per finanziare gli interventi di tutela ambientale. Dopo una serie di accesi dibattiti l'Unione europea ha espresso un duplice orientamento:

- La volontà di rafforzare e di rendere più trasparente la normativa europea che vincola gli investimenti effettuati al proprio interno.
- Condizionare le concessioni di risorse finanziarie a Paesi Terzi e ad Agenzie internazionali all'impegno che venga da essi tenuto conto, per ogni investimento, dei prevedibili effetti ambientali.

Quindi va effettuata un'analisi di costi-benefici nella quale si evidenzino anche gli impatti ambientali più rilevanti: ciò con l'obiettivo di facilitare eventuali interventi di "mitigazione".

2.3. *Le istituzioni Europee per l'ambiente: l'agenzia Europea per l'ambiente e il Programma Life.*

L'Unione europea, per avviare la propria crescita economica entro i binari della "Sostenibilità" tracciata da Agenda 21, ha effettuato innanzitutto uno sforzo notevole di semplificazione e di trasparenza della propria normativa ambientale. Questo sforzo è finalizzato, in primo luogo, alla modifica dei comportamenti contrari alla tutela ambientale da parte dei produttori e dei consumatori: modifiche possono risultare, per gli interessati, tanto più convenienti e agevoli, quanto più le regole comunitarie sono da essi considerate certe e stabili nel tempo. La normativa comunitaria, se da una parte prevede vincoli e sanzioni, dall'altra ha creato una vasta gamma di strumenti i quali svolgono il ruolo di rendere convenienti per i privati varie iniziative ricollegabili all'attuazione di Agenda 21. Tra questi strumenti istituzionali e programmatici, sono due quelli particolarmente rilevanti: Agenzia Europea per l'Ambiente[9] e il Programma "Life"[10].

L'Agenzia europea per l'ambiente, istituita nel 1994 con sede a Copenhagen, ha come principale funzione quella di monitorare la qualità ecologica nelle varie regioni dell'Unione europea, fornendo una documentazione capillare e dettagliata ai responsabili delle politiche ambientali. L'Agenzia svolge, inoltre, un importante ruolo anche nell'armonizzare i metodi di contabilità ambientale nei vari paesi dell'Unione europea, consentendo in tal modo la comparabilità dei dati sui prelievi di risorse nonché sui flussi di inquinamento.

Il Programma Life ha, quale obiettivo, quello di accelerare il progresso tecnologico in tutti i settori produttivi, orientandolo ad innovazioni di prodotto e di processo, compatibili con la sostenibilità della crescita economica. Le risorse finanziarie che il *Programma Life* mette a disposizione delle imprese, per progetti di ricerca scientifica e tecnologica, non sono sostitutive degli investimenti privati, ma sono un contributo addizionale, che ha una duplice finalità: da una parte compensare i costi benefici che le imprese sostengono per i progetti di ricerca ambientale con profittabilità molto incerta e, comunque, assai remota nel futuro; dall'altra incentivare la divulgazione dei risultati di tale ricerca, risultati che non devono essere brevettabili, quindi non devono essere patrimonio esclusivo della sola azienda innovatrice, ma devono invece essere ampiamente divulgati, contribuendo così al miglioramento della qualità ambientale dell'intero sistema produttivo europeo.

3. *Il mercato delle emissioni: l'*ETS scheme.

Tale argomento si ricollega ai tre sistemiprevisti dal meccanismo di Kyoto: Meccanismo di sviluppo pulito (CDM), Attuazione congiunta (JI) e Mercato delle emissioni (ET), giacché quest'ultimo trova concreta e diretta applicazione nel quadro normativo europeo[11].

3.1. *La Direttiva comunitaria 2003/87/CE che "istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas ad effetto serra nella Comunità".*

L'ET è stato delineato nella direttiva 2003/87/CE, disciplinante lo scambio commerciale dei crediti di emissione. Prima di detta direttiva il recepimento del Protocollo di Kyoto da parte dell' Unione europea era avvenuto tramite una Decisione del Consiglio[12] con la quale la Commissione si era impegnata nella riduzione nel quinquennio 2008-2012 delle emissioni di CO2 dell'8% rispetto al 1990. Con tale decisione si erano stabilite anche le percentuali di riduzione che ogni Stato avrebbe dovuto conseguire nel quinquennio[13].
Per creare un mercato comunitario il legislatore europeo ha previsto un sistema basato sulla determinazione, da parte di ogni Stato membro, di un quantitativo massimo annuale di emissioni di anidride carbonica, quantitativo da approvarsi da parte della Commissione. Il *cap* viene espresso in quote di emissione ovvero si traduce nel diritto ad emettere una tonnellata di biossido di carbonio equivalente[14].
Lo Stato membro assegna le Unità europee di indennità (EUAS) a determinati soggetti appositamente autorizzati "ad emettere gas ad effetto serra"[15], i quali sono quindi legittimati ad emettere nell'atmosfera tanti quantitativi di gas serra quanto quelli che sono stati assegnati a tale società/impresa ecc. Per il meccanismo del mercato viene consentito alle società che, nel corso dell'anno, riescono a mantenersi al di sotto dei limiti assegnati del *cap*, di rivendere le quote in eccesso a quegli impianti che hanno invece sforato il limite loro assegnato. Ciò poiché i soggetti ritenuti meno virtuosi per aver sforato il *cap* dovranno pagare non solo una sanzione pecuniaria allo Stato, ma anche il prezzo per comprare le quote da restituire allo Stato stesso. Fine ultimo dello schema dell'ET è quindi quello di indurre le imprese a ritenere più conveniente l'investimento in tecnologie sostenibili, rispetto all'acquisto delle quote sul mercato ed al pagamento della sanzione.

Spesso e molto si è parlato di questo nuovo meccanismo predisposto dall'Unione europea in sostituzione del vecchio sistema del comando e controllo *(command and control)* optandosi per gli strumenti basati sul mercato *(marked based instrument)*, quindi uno strumento economico finanziario che miri ad incentivare la tutela ambientale attraverso incentivi economici. Dal punto di vista strettamente giuridico, la novità è stata quella di creare un vero e proprio "bene" che lo Stato decide di assegnare a determinati soggetti appositamente autorizzati legittimandoli così ad emettere i quantitativi di CO2 a loro attribuiti sotto la forma di "quote di emissione".

3.2. *Come funziona il sistema* emission trading.

Tutti gli impianti che rientrano nelle attività della direttiva devono essere muniti di apposita autorizzazione, ai sensi dell'articolo 4: "(..) dal 1° Gennaio 2005, nessun impianto possa esercitare le attività elencate all'Allegato I che comportino emissioni specificate in relazione a tale attività, ameno che il relativo gestore non sia munito di un'autorizzazione rilasciata da una autorità competente".
Non si tratta della generica autorizzazione ad emettere inquinanti in atmosfera bensì di un provvedimento specifico per questa materia, con il quale si autorizza il gestore ad emettere anidride carbonica, anzi lo si autorizza indirettamente a proseguire nella sua attività produttiva, in quanto senza tale provvedimento non ci potrebbe essere produzione.
Fermo restando il principio dell'autorizzazione, l'Unione ha demandato agli Stati Membri di stabilire, per ogni anno solare, il *cap* ovvero il tetto massimo alle quote di emissione. Come già accennato, il sistema ET si basa sul *cap and trade*, secondo il cui meccanismo la fissazione di un numero prestabilito di quote di emissione è fondamentale per il funzionamento del mercato dei permessi di emissione. In particolar modo la necessità di fissare e quindi di contingentare le quote in quantità ristrette favorirebbe un aumento della domanda con un conseguente aumento del prezzo di mercato delle quote. In tal modo con un elevato prezzo delle quote le imprese sarebbero incentivate ad investire in tecnologie pulite in quanto più convenienti.
La scelta di stabilire i *caps* è degli Stati membri che li fissano attraverso un Piano Nazionale di Assegnazione, soggetto all'approvazione della Commissione: tale piano deve contenere l'elenco delle aziende partecipanti all'ET ed il quantitativo di quote a ciascuna assegnato. Il PNA assegna le quote per un determinato arco temporale detto "periodo di riferimento",che solitamente copre un periodo temporale di 5 anni.

A partire dal 2008 il piano è effettivamente quinquennale dopo i primi tre anni di rodaggio anche perché nel 2012 avrà inizio il periodo in cui l'Unione sarà chiamata al rispetto degli obiettivi di Kyoto ovvero al conseguimento della riduzione dell'8%, rispetto al 1990, delle emissioni. Ai sensi della Direttiva, è importante segnalare come all'articolo 9 si preveda che Stati membri redigano il proprio PNA e lo notifichino alla Commissione almeno 18 mesi prima del successivo periodo di riferimento. Il portare a conoscenza il PNA con notevole anticipo permette alle imprese di conoscere in anticipo, appunto, il quantitativo di quote loro assegnate consentendo quindi alle stesse di valutare, tra le proprie strategie aziendali, se investire in nuove tecnologie o invece sopportare i costi per l'acquisto di ulteriori quote sul mercato in aggiunta al pagamento delle sanzioni[16]. La Commissione critica fortemente il caso di notifica ritardata sanzionando gli Stati inadempienti. Dal momento della notifica alla Commissione, quest'ultima ha tempo tre mesi[17] per approvare il piano o rinviarlo allo Stato membro con osservazioni, al fine di chiedere l'apporto di determinate modifiche. Solo in seguito ad approvazione definitiva da parte della Commissione il PNA diventa vincolante e gli Stati membri possono procedere all'assegnazione delle quote ai singoli impianti nei limiti dei tetti massimi stabiliti per ciascuno di essi dal PNA.

Avvenuta l'approvazione del PNA da parte della Commissione, come detto, gli Stati membri possono procedere con l'assegnazione delle quote su base annuale ai soggetti appositamente autorizzati. Nell'articolo 10 della Direttiva si stabilisce che, per il primo periodo di riferimento, la percentuale di quote gratuite da assegnare debba essere pari al 95% mentre dal 2008 debba essere pari al 90%. Dal 2013 si prevede il metodo dell'asta per l'assegnazione delle quote, come previsto dall'articolo 30 della Direttiva. Alcuni Stati come, fra gli altri Danimarca e Gran Bretagna, hanno già previsto tale meccanismo di asta sia la vendita. Questo metodo operativo é molto importante poiché non solo si mette in funzione il meccanismo comunitario del "chi inquina paga" ma, soprattutto, i ricavi ottenuti potrebbero essere utilizzati dagli Stati stessi per incentivare l'utilizzo di tecnologie pulite all'interno dei paesi sviluppati.

Considerata, dunque, la peculiarità delle quote e la loro onerosità, la norma stabilisce che gli Stati membri debbano provvedere ad: "istituire e conservare un registro per assicurare l'accurata contabilizzazione delle quote di emissione rilasciate, possedute, cedute e cancellate"[18]. Tali registri saranno a loro volta collegati telematicamente ad un registro centrale denominato *Community Indipendent Transaction Log*[19] (CITL).

Ogni registro nazionale ed il CITL sono rappresentati da un soggetto detto "Amministratore del registro". Il CITL è collegato ai registri nazionali di ciascun

Stato membro e contiene per ogni paese un conto deposito, detto "conto delle parti". L'amministratore CITL provvede a depositare su ciascun conto delle parti il numero di quote che è stato approvato dalla Commissione. Tale deposito delle quote deve avvenire entro il 28 di febbraio di ogni anno. Sempre entro tale data l'Amministratore del registro nazionale sul cui conto della Parte l'amministratore del CITL ha depositato le quote registrate dal CITL, trasferisce queste ultime sui conti deposito dei gestori, secondo i quantitativi assegnati a ciascun impianto dal proprio PNA. Quindi entro il 28 febbraio di ogni anno ciascun impianto vede registrato sul proprio conto deposito del gestore il numero di quote assegnate. Tali quote devono essere restituite all'Amministratore del Registro Nazionale e se l'impresa sarà virtuosa ed avrà quindi emesso quote al di sotto del suo *cap*, restituirà solo parte di quote emesse, potendo vendere le rimanenti ad altri soggetti autorizzati oppure a terzi.

Al fine di avviare il processo di restituzione è necessario che entro il 31 marzo di ogni anno il gestore dell'impianto comunichi all'autorità nazionale il quantitativo esatto di quote di emissione rilasciate nell'anno precedente e tale comunicazione dovrà essere verificata da un ente indipendente rispetto al gestore. La verifica delle emissioni verrà condotta da ciascun responsabile della verifica secondo la procedura prevista da due decisioni del Parlamento e del Consiglio[20] e da una della Commissione[21] Europea.

Compiuta la fase di verifica e di comunicazione del quantitativo di quote emesse, entro il 30 aprile di ogni anno gli impianti devono restituire all'Amministratore del Registro Nazionale un numero di quote di emissioni pari al quantitativo emesso nell'anno solare precedente. Il gestore chiederà dunque all'Amministratore del registro di trasferire dal conto del gestore al conto della Parte una quantità di quote pari a quelle emesse e restituite e di iscrivere nell'allegato al PNA relativo al proprio impianto il quantitativo esatto di quote restituite. Il responsabile del Registro Nazionale procede con la cosiddetta "cancellazione" delle quote restituite da ogni impianto e può, in seguito a ciò, procedere con il c.d. "ritiro" ovvero sia ogni 30 giugno le quote, restituite da ogni gestore e cancellate, vengono segnate nel registro dei ritiri nazionali. L'amministratore del CITL provvederà a restituire un numero di quote uguali a quelle che sono state ritirate. La direttiva prevede, in alternativa, che, a richiesta del gestore dell'impianto, le quote restituite, invece di essere cancellate e ritirate, possono anche essere soggette a "sostituzione" con nuove quote valevoli per il periodo di riferimento successivo e quindi entro il 1° Maggio 2008 le quote restituite da ciascun gestore relative all'anno 2007 potranno essere sostituite con un numero di quote valevoli per il periodo di riferimento successivo e cioè il 2008-2012.

Come già detto, il sistema ET rappresenta l'applicazione concreta di uno dei tre meccanismi di Kyoto: l'articolo 30 della Direttiva 2003/87 stabiliva che nella futura revisione della stessa vi fosse anche la previsione di un collegamento tra i meccanismi CDM e JI con il sistema dell'ET comunitario.
Si auspicava che i crediti derivanti dai progetti CDM e JI potessero essere utilizzati per il raggiungimento degli scopi della direttiva stessa: in base a ciò la Comunità adottava la nuova Direttiva 2004/101 c.d. "*linking*".
L'articolo 1 di tale direttiva ha integrato l'articolo 11 bis della direttiva precedente in base al quale gli Stati membri possono autorizzare i soggetti gestori ad utilizzare i certificati di riduzione delle emissioni (CERs) ed le Unità di riduzione delle emissioni (ERUs) nel meccanismo ET fino ad una percentuale delle quote agli stessi assegnate, percentuale che deve essere stabilita dal PNA. Vi sono state stabilite una serie di distinzioni in tale norma:
- gli Stati possono autorizzare l'utilizzo delle sole CERs anche durante il periodo di riferimento;
- a far data dal secondo periodo di riferimento (2008-2012) gli Stati possono utilizzare le CERs ed ERUs, indicando la quota percentuale massima per ogni impianto.

Tuttavia, nonostante questi chiarimenti, la norma è ferma nel precisare che non possono essere utilizzate le CERs ed ERUs generate da impianti nucleari e derivanti da attività di utilizzo del territorio, di variazione della destinazione d'uso dello stesso e di silvicoltura. Si stabilisce che l'utilizzo dei crediti derivanti dai progetti CDM e JI deve avere carattere puramente supplementare rispetto alle azioni che ogni Stato deve intraprendere sul proprio territorio per la riduzione delle emissioni di CO2. Ciò poiché consentire una elevata sostituzione dei crediti di Kyoto con le EUAS, diluirebbe l'efficacia del sistema, posto che, in questo modo, le imprese non sarebbero incentivate a investire nel miglioramento tecnologico dei propri impianti, ma piuttosto ad esportare tecnologie pulite in quelle aree geografiche dove i costi di abbattimento delle emissioni sono più vantaggiosi.
Attraverso una disamina di quanto previsto dai PNA nazionali attualmente disponibili si può notare come le percentuali di utilizzabilità dei crediti di Kyoto variano notevolmente: si passa infatti dall'8% di UK, al 10% di Francia ed al 12% di Germania e Olanda fino al 50% di Spagna e Irlanda ed al 25% italiano. Si può notare che il gap tra i paesi membri è notevole ed elevato e sembra potersi affermare che il prevedere una percentuale pari al 50% delle quote assegnate non sia proprio rispondente al criterio della supplementarietà quanto piuttosto ad un principio di equivalenza tra la sostituzione dei crediti derivanti dai meccanismi flessibili con le quote di emissione.

In una comunicazione[22] la Commissione ha precisato che, essendo l'uso degli ERUs e dei CERs supplementare rispetto alle azioni intraprese all'interno del proprio Stato, la percentuale massima di utilizzo di tali crediti deve contenersi nel limite del 10% di ogni impianto; in caso di percentuale superiore la Commissione deve valutare se tale percentuale sia giustificata in relazione agli sforzi che il singolo Stato deve mettere in atto per il raggiungimento degli obiettivi di Kyoto.
In data 13 novembre 2006 la Commissione ha presentato al Consiglio la propria proposta di revisione della Direttiva. Aspetti da sottolineare sono l'ampliamento dello schema ET anche ad altri settori industriali e ad altri due gas serra nonché la volontà della Commissione di fissare un unico tetto alle emissioni valevole per tutti gli Stati membri.
Il sistema ETS, a partire dal 2012, sarà esteso anche al protossido di azoto (N2O) derivato dalla produzione dell'ammoniaca ed al metano (CH4) prodotto dalle miniere di carbone. Vi è stato un preciso impegno dell'Unione nell'includere anche il sistema di trasporto aereo per il quale è stata predisposta una specifica proposta di direttiva legata agli accordi "20 20 20" dei quali si parlerà oltre. L'Unione ha ritenuto necessario, a partire dal 2012, perseguire la strada di fissare a monte un tetto unico, valevole per tutti gli Stati membri, visto il notevole ritardo nel notificare nei termini i propri PNA e viste soprattutto le gravi conseguenze di tale ritardo. Questa scelta non mancherà di sollevare polemiche, sia perché non è dato ancora sapere e non si comprende sulla base di quale metodo di calcolo verrà fissato tale *cap*, sia perché la creazione di un unico tetto valevole per tutti gli Stati membri sembra configurarsi quale strumento iniquo.

4. *Il Pacchetto dell'UE per il clima e l'energia dicembre 2008.*

L'Unione europea si è posta, per il 2020[23] una serie di obiettivi molto ambiziosi ma realistici anche se con una serie, non indifferente, di impegni da prendere da parte degli Stati membri; impegni che, soprattutto per gli ultimi Stati entrati a far parte dell'Unione, saranno ostici da raggiungere ma in relazione ai quali si auspica un risultato finale che sarà soddisfacente per tutti.
Gli accordi presi nel corso degli anni dall'Unione e poi definiti dalle Direttive 29/2009/CE e 30/2009/CE[24] nel Dicembre 2008 prevedono:
1) La riduzione dei gas ad effetto serra di almeno il 20% rispetto ai livelli del 1990, che si potrebbe tramutare addirittura al 30% se gli altri paesi sviluppati assumeranno impegni analoghi;

2) Un forte incremento nell'uso delle energie rinnovabili quali l'eolica, la solare o le biomasse, giungendo al 20% della produzione totale di energia rispetto all'attuale livello di circa l'8%;
3) L'ulteriore diminuzione del consumo di energia del 20% rispetto ai livelli previsti per il 2020 grazie ad una migliore efficienza energetica.
Dopo undici mesi di lavoro legislativo, iniziato nel Gennaio 2008, il Parlamento ha approvato, nel Dicembre dello stesso anno, il pacchetto clima-energia volto a conseguire gli obiettivi fissati dall'UE e citati nelle righe precedenti.
Le sei proposte legislative sul pacchetto clima-energia sono state adottate nel quadro della procedura di co-decisione, che pone il Parlamento su un piede di parità rispetto al Consiglio nell'attività legislativa. Per poter concludere i lavori entro il 2008 era necessario trovare un accordo tra i due co-legislatori sin dalla prima lettura. A tal fine, dopo le votazioni da parte delle commissioni per l'ambiente e per l'industria, i relatori del Parlamento Europeo e la Presidenza francese hanno avviato una serie di negoziati informali volti a trovare un compromesso sull'insieme dei testi. I voti in aula hanno confermato l'accordo raggiunto.

4.1. *Sistema di scambio delle emissioni di gas a effetto serra (ETS**).***

Sulla base di un compromesso negoziato con il Consiglio dalla relatrice Avril **Doyle** (PPE/DE, IE), il Parlamento ha adottato con 610 voti favorevoli, 60 contrari e 29 astensioni una direttiva volta a perfezionare ed estendere il sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra con l'obiettivo di ridurre le emissioni stesse del 21% nel 2020[25] rispetto al 2005.
Questo regime limita il livello globale delle emissioni autorizzate permettendo nel contempo di acquistare o vendere delle quote, a seconda delle necessità, facendo si che le emissioni si possano ridurre in modo più efficace. Attualmente esso copre più di 10.000 impianti che, nei settori energetici e industriali, sono collettivamente responsabili di circa la metà delle emissioni di CO2 nell'UE e del 40% del volume globale delle emissioni di gas serra dell'UE. Il sistema attuale riguarda, ad esempio, le centrali energetiche, le raffinerie e i cementifici, le vetrerie, le cartiere e le industrie della ceramica. La Commissione ha proposto di estendere la portata a altre industrie (alluminio, ammoniaca e petrolchimici) e ad altri gas (protossido di azoto e idrocarburi perfluorati).
Sulla base del compromesso, la direttiva, che si applicherà dal 2013 al 2020, ha lo scopo di ridurre le emissioni dei gas a effetto serra del 20% nel 2020 rispetto ai livelli del 2005. Il numero di permessi concessi ogni anno nell'UE si ridurrà in

maniera lineare in modo da portare a una diminuzione del livello globale di emissioni ogni anno.
Nei primi due periodi del sistema di scambio, la grande maggioranza dei diritti di emissione sono stati attribuiti a titolo gratuito. Il compromesso prevede che un sistema integrale di aste sia, in principio, applicato a partire dal 2013 (come auspicato dalla Commissione e dai deputati della commissione ambiente del Parlamento), prevedendo però numerose eccezioni richieste dal Consiglio europeo. Più precisamente il sistema integrale di aste dovrà essere introdotto progressivamente nel **settore manifatturiero** che si vedrà attribuire l'80% delle quote a titolo gratuito nel 2013. Questa percentuale sarà sempre più ridotta fino al 30% entro il 2020 per giungere, nel 2027, a un sistema totalmente basato sulle aste (7 anni dopo rispetto alla proposta della Commissione e dei deputati).
Tuttavia, a seguito dell'accordo raggiunto dai capi di Stato e di Governo (ed accettato dai deputati), è stata introdotta un'ampia deroga per **i settori esposti al rischio di "fuga di carbonio"**, ossia di delocalizzazione della produzione verso paesi terzi che applicano una politica ambientale meno rigorosa, aumentando così le emissioni di CO2 in questi Paesi. Un settore è considerato a rischio elevato di fuga di carbonio se l'applicazione della Direttiva comporta un aumento dei costi diretti e indiretti che alza i costi di produzione in una determinata misura, oppure se il valore complessivo delle sue esportazioni e delle sue importazioni diviso per quello del volume d'affari e delle importazioni raggiunge una determinata soglia. In tali casi, fino a che non sarà concluso un accordo internazionale, questi settori potranno ricevere il 100% di quote gratuite fino al 2020, a determinate condizioni. Secondo la Commissione, il 90% delle emissioni del settore manifatturiero potrebbe beneficiare di questa deroga. La Commissione avrebbe dovuto individuare entro il 31 dicembre 2009 i settori o i sotto-settori delle industrie ad alta intensità energetica che potrebbero essere esposti ad una rilocalizzazione delle emissioni però alla data odierna del 03/02/10 ancora non sono pervenuti tali dati anche a causa del cambio al vertice della Commissione Ambiente dell'Unione europea ove si è passati da Stavros Dimas a Connie Hedegaard.
Gli Stati membri potranno inoltre escludere dal sistema gli impianti che hanno comunicato all'autorità competente emissioni per un valore inferiore a 25.000 tonnellate di CO2 equivalente e che, nei casi in cui effettuano attività di combustione, hanno una potenza termica nominale inferiore a 35 MW, escluse le emissioni da biomassa, a condizione, però, che a questi impianti si applichino misure finalizzate ad ottenere un contributo equivalente alle riduzioni delle emissioni.

4.2. *Rilocalizzazione.*

Il compromesso[26] prevede inoltre che la Commissione analizzerà le conseguenze, per la distribuzione del quantitativo di quote da mettere all'asta tra Stati membri, della concessione di quote gratuite aggiuntive ai settori industriali esposti a un rischio elevato di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Le relative proposte, da presentare al Consiglio e al Parlamento nel giugno 2010, dovranno tenere conto dell'esito del negoziato internazionale e degli eventuali effetti redistributivi.

4.3. *Utilizzo degli introiti derivanti dalla vendita delle quote.*

Il compromesso[27] stabilisce il principio secondo cui almeno il 50% degli introiti derivanti dalla vendita all'asta delle quote (la Commissione proponeva il 20%) sia destinato all'abbattimento delle emissioni dei gas a effetto serra, all'adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici, al finanziamento delle attività di ricerca e sviluppo sulla riduzione delle emissioni e sull'adattamento, allo sviluppo delle energie rinnovabili, nonché al conseguimento dell'obiettivo di aumentare l'efficienza energetica. Ma anche a favore della cattura e dello stoccaggio geologico ecocompatibile dei gas a effetto serra, al contributo al Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili e al Fondo di adeguamento ai mutamenti climatici, a misure finalizzate a evitare la deforestazione e favorire l'adattamento nei paesi in via di sviluppo e ad affrontare problematiche sociali come l'incidenza del possibile aumento del prezzo dell'elettricità sui redditi medio - bassi.

4.4. *Redditi degli Stati Membri.*

Gli Stati membri il cui reddito procapite risulta sensibilmente inferiore alla media comunitaria e le cui economie stanno recuperando un ritardo rispetto a quelli più prosperi beneficeranno di maggiori quote da poter scambiare: il 10% del totale sarà ridistribuito a 19 Stati membri ("vecchi" e "nuovi"), mentre il 2% sarà attribuito a 9 "nuovi" Stati membri[28].

4.5. *Compensazione delle emissioni.*

Gli Stati membri potranno "compensare" le loro emissioni[29], ossia acquistare dei crediti ottenuti da progetti realizzati in paesi terzi in base al meccanismo di sviluppo pulito (CDM) delle Nazioni Unite allo scopo di rispettare i loro limiti alle emissioni di gas a effetto serra. Il compromesso stabilisce che non più del 50% delle riduzioni

delle emissioni comunitarie durante il periodo dal 2008 al 2020 potranno essere ottenute da questi crediti. Su richiesta dei deputati è precisato che i progetti in questione comportano «riduzioni di emissioni effettive, verificabili, supplementari e permanenti, presentino vantaggi evidenti in termini di sviluppo sostenibile e non abbiano ricadute negative di rilievo a livello ambientale o sociale».

4.6. *Settore dell'Aviazione.*

Il compromesso[30] non riapre la questione dell'inclusione del settore del'aviazione nella direttiva sulla scambio di quote di emissione. La situazione rimane quindi invariata e il settore riceverebbe l'85% delle quote a titolo gratuito sull'insieme del periodo. Non è quindi passata la linea dei deputati secondo i quali tale percentuale dovesse essere ridotta progressivamente, fino a scomparire, tra il 2013 e il 2020.

4.7. *Trasporto marittimo internazionale.*

Per quanto riguarda il trasporto marittimo internazionale[31], in caso di mancata approvazione di un accordo internazionale che includa le sue emissioni nei suoi obiettivi di riduzione nel quadro dell'IMO, e/o di mancata approvazione di un siffatto accordo, nel quadro dell'UNFCCC, da parte della Comunità entro il 31 dicembre 2011, la Commissione formulerà una proposta tesa ad includere le emissioni del trasporto marittimo internazionale, sulla base di modalità uniformi, nell'obiettivo comunitario di riduzione in vista della sua entrata in vigore entro il 2013. Queste proposte, precisa il compromesso, «dovrebbero limitare al massimo eventuali incidenze negative sulla competitività dell'Unione europea, tenendo conto delle potenziali ricadute positive per l'ambiente».

4.8. *Deforestazione.*

Il compromesso[32] impegna l'Unione europea a porre in essere un sistema riconosciuto a livello internazionale per contenere il fenomeno della deforestazione e potenziare le attività di riforestazione e di rimboschimento, a sostegno dell'obiettivo di sviluppare meccanismi finanziari, nell'ambito di un accordo sul clima post 2012 da concludersi a Copenaghen.

5. *La ripartizione degli sforzi per ridurre le emissioni fra gli Stati membri.*

Sulla base di un compromesso negoziato con il Consiglio dalla relatrice Satu **Hassi** (Verdi/ALE, FI), il Parlamento ha adottato[33] una decisione che stabilisce il contributo minimo degli Stati membri all'adempimento nella riduzione, tra il 2013 e il 2020, dei gas a effetto serra emessi dai settori esclusi dal sistema di scambio di quote come il trasporto stradale e marittimo o l'agricoltura. Sono state stabilite anche le norme per la realizzazione di tali contributi e per la valutazione del rispetto di questo impegno. Il Parlamento ha adottato una decisione che mira a ridurre del 10% le emissioni di gas serra prodotte in settori esclusi dal sistema di scambio di quote. La decisione stabilisce inoltre le disposizioni per la valutazione e l'attuazione di un impegno comunitario di riduzione più rigoroso superiore al 20% da applicare, previa approvazione da parte della Comunità di un accordo internazionale che conduca a riduzioni delle emissioni superiori, come risulta dall'impegno di riduzione del 30% approvato dal Consiglio Europeo nella primavera 2007.

6. *Obiettivi nazionali per il 2020.*

In base alla decisione[34] ciascuno Stato membro sarà tenuto, entro e non oltre il 2020, a limitare al minimo le sue emissioni di gas serra rispettando almeno la percentuale stabilita dalla decisione stessa rispetto alle sue emissioni del 2005. Riguardo l'Italia è stata prevista una riduzione del 13% mentre per gli altri Stati membri considerati più "grandi" sono stati previsti livelli differenti di riduzioni come il 14% per la Germania, passando per il 10% della Spagna , al 14% per la Francia e il 16% per il Regno Unito. I "nuovi" Stati membri, ad eccezione di Cipro, saranno autorizzati ad aumentare le emissioni da un minimo del 5% di Malta ad un massimo del 20% per la Bulgaria. Un altro grande Stato come la Romania potrà aumentare le sue emissioni fino ad un massimo del 19% mentre la Polonia del 14%. Unico Stato non nuovo membro che potrà aumentare le sue emissioni, anche se solo dell'1%, sarà il Portogallo.
Tutti gli Stati membri con dei limiti negativi (quindi con l'obiettivo del decremento delle emissioni) dovranno garantire che le loro emissioni di gas serra per l'anno 2013 non superino le emissioni annuali medie degli anni 2008, 2009 e 2010. Vi è comunque una certa flessibilità rispetto ai limiti imposti. Nel periodo fra il 2013 e il 2019, uno Stato membro potrà prelevare dall'anno successivo una quantità pari

fino al 5% della sua assegnazione annuale di emissioni. Se invece le sue emissioni di gas serra sono inferiori alla sua assegnazione annuale di emissioni, potrà riportare all'anno successivo fino al 2020 la differenza. A determinate condizioni, inoltre, uno Stato membro potrà trasferire fino al 5% della sua assegnazione annuale di emissioni di un dato anno ad altri Stati membri. Potrà anche trasferire ad altri Stati membri la parte di emissioni annuali eccedente la sua assegnazione relativa a quell'anno.

6.1. *Misure correttive.*

Se uno Stato membro dovesse superare i limiti previsti di emissioni verranno applicate delle misure volte a penalizzarlo[35] per l'anno successivo. Ad esempio verranno ridotti i limiti di emissioni nell'anno successivo a quello incriminato per superamento, oltre a ciò la deduzione di queste tonnellate in eccesso verrà anche moltiplicata per un fattore pari allo 1,08. Lo Stato membro dovrà inoltre sviluppare un piano d'azione correttivo ed è prevista anche la sospensione temporanea dell'ammissibilità del trasferimento a un altro Stato membro.

6.2. *Crediti supplementari.*

Attraverso il meccanismo di sviluppo pulito (CDM) delle Nazioni Unite gli Stati membri potranno compensare le proprie emissioni investendo i crediti acquisiti in progetti di riduzione dei gas serra in paesi terzi.
L'utilizzazione annuale di questi crediti non potrà però superare il 3%[36] delle emissioni 2005. Oltre a ciò, alcuni Stati membri, fra i quali l'Italia, saranno autorizzati ad utilizzare una serie di crediti supplementari pari all'1% delle loro emissioni verificate nel 2005 derivanti da progetti in paesi meno sviluppati e in piccoli Stati insulari in via di sviluppo. Gli Stati membri che ricorrono a questa possibilità dovranno dimostrare la qualità di questi crediti compensativi.

6.3. *Emissioni derivanti dalla silvicoltura e dal settore marittimo.*

La Commissione dovrà valutare, entro il 30 giugno 2011[37], le modalità di inclusione delle emissioni e degli assorbimenti derivanti da attività connesse alla destinazione d'uso dei terreni e un analogo sistema per le emissioni del settore marittimo.

7. *La cattura e lo stoccaggio geologico del biossido di carbonio.*

Sulla base di un compromesso[38] negoziato con il Consiglio dal relatore Chris **Davies** (ADLE, UK), il Parlamento ha adottato, con 623 voti favorevoli, 68 contrari e 22 astensioni, una direttiva che istituisce un quadro giuridico per lo stoccaggio geologico ecosostenibile di biossido di carbonio (CO2) con la finalità di contribuire alla lotta contro il cambiamento climatico. Verranno attinti contributi dal sistema di scambio di emissione per una cifra massima di 300 euro che serviranno per il finanziamento di 12 progetti dimostrativi. Le grandi centrali elettriche dovranno, a loro volta, dotarsi di impianti di stoccaggio sotterraneo. Le emissioni delle centrali elettriche, particolarmente quelle alimentate a petrolio, carbone e gas carbonico, secondo una serie di stime della Commissione, rappresentano circa il 40% di tutte le emissioni di CO2 dell'UE. Questi impianti industriali, per ridurre le proprie emissioni, potrebbero e dovrebbero ricorrere a nuove tecnologie per immagazzinare permanentemente il CO2. Una delle tecnologie utilizzabili è quella della cattura della stessa CO2 in formazioni geologiche sotterranee.

7.1. *Finanziamento di progetti dimostrativi con gli introiti delle quote di emissione.*

Nel Consiglio Europeo del marzo 2007[39] è stata ipotizzata la costruzione di almeno 12 impianti per lo stoccaggio permanente del CO2 nel sottosuolo. I deputati avevano proposto di stanziare circa 500 milioni di euro per il finanziamento di tali progetti, attingendo i fondi dal sistema di scambio di emissioni. La proposta del Consiglio era invece di dedicare da 100 a 200 milioni. A conclusione del dibattito è stato trovato un compromesso che prevede un importo fino a 300 milioni di euro per contribuire a incoraggiare la costruzione e lo sfruttamento di tali progetti.

7.2. *Le future centrali elettriche saranno dotate di tecnologie per lo stoccaggio del carbonio.*

Facendo seguito a ciò che afferma il "compromesso"[40], gli Stati membri dovranno prevedere che i gestori di impianti di combustione con una produzione di energia elettrica di almeno 300 megawatt si accertino della disponibilità e utilizzino siti di stoccaggio appropriati, della fattibilità tecnica ed economica di tali strutture, delle strutture di trasporto adeguate e della possibilità di individuare in futuro strutture per la cattura del CO2 convenienti sia dal punto di vista economico che tecnico. Se così fosse, l'autorità competente dovrà provvedere a che sia riservata un'area

sufficiente all'interno del sito per installare le strutture necessarie alla cattura e alla compressione del CO2.

8. *L'Accordo sulle energie rinnovabili.*

Sulla base di un compromesso[41] negoziato con il Consiglio dal relatore Claude **Turmes** (Verdi/ALE, LU), è stata approvata una direttiva da parte del parlamento con 635 voti favorevoli, 25 contrari e 25 astensioni. Tale direttiva stabilisce che entro il 2020 una media del 20% dei consumi energetici vengano attinti da fonti rinnovabili.
Vengono così disposti obiettivi nazionali per la quota complessiva di energia da fonti rinnovabili sul consumo energetico e viene fissata al 10% la quota di energia **"verde" nei trasporti e i criteri di sostenibilità ambientale per i biocarburanti ed altri bioliquidi. Il riesame delle misure nel 2014 non dovrà intaccare gli obiettivi generali**.
La direttiva detta inoltre una serie di norme relative allo scambio di statistiche tra gli Stati membri, a progetti comuni tra Stati membri e paesi terzi, alle garanzie di origine, alle procedure amministrative, all'informazione e alla formazione, nonché alle connessioni alla rete elettrica relative all'energia da fonti rinnovabili.

8.1. *Obiettivi nazionali.*

La Direttiva[42] esplica che le fonti rinnovabili sono quelle fonti che in nessun caso possono essere considerate fossili come quelle eoliche, solari, idrotermiche, geotermiche, oceaniche, biomasse, gas di discarica, gas residuati dei processi di depurazione, biogas. La quota di energie rinnovabili "dei grandi stati" facenti parte dell'UE risponde attualmente: in Germania al 5,8% con obiettivo 18%, in Spagna al 8,7% con obiettivo il 20%, in Francia al 10,3% con obiettivo il 23%, in Polonia passerà dal 7,2% al 15% mentre il Regno Unito, molto arretrato da questo punto di vista, passerà dall'1,3% al 15%. Per raggiungere tali obiettivi gli Stati dovranno promuovere ed incoraggiare sia efficienza energetica che risparmio.
Due o più Stati membri potranno anche cooperare su tutti i tipi di **progetti comuni** per la produzione di energia rinnovabile in forma varie come elettricità, calore o freddo. Ai fini del rispetto degli obiettivi in materia di energie rinnovabili tale cooperazione, che potrà comprendere operatori privati, dovrà riguardare progetti realizzati sul territorio di tali Stati membri e messi in servizio dopo l'entrata in vigore della direttiva o grazie all'incremento di capacità di un impianto ristrutturato.

Vengono fissate dalla direttiva anche una serie di condizioni affinché, ai fini del calcolo della quota-obiettivo, possa essere presa in conto la produzione di **energia elettrica realizzata in un paese terzo**. Per esempio, occorre che l'elettricità sia consumata nell'UE e sia prodotta da un impianto che diventi operativo o che sia potenziato dopo l'entrata in vigore del provvedimento. Uno Stato membro potrà anche chiedere alla Commissione di prendere in conto, a determinate condizioni, l'energia rinnovabile prodotta e consumata in un paese terzo nel contesto della costruzione di un sistema che correli lo Stato membro e il paese terzo.
Gli Stati membri dovranno adottare un **piano d'azione** che fissi gli obiettivi nazionali in materia di quota di energia rinnovabile nel settore dei trasporti, dell'elettricità e del riscaldamento e raffreddamento nel 2020, tenendo conto degli effetti delle altre politiche relative all'efficienza energetica, e le misure da adottare per raggiungere detti obiettivi, inclusa la cooperazione tra autorità locali e nazionali, progetti congiunti, politiche nazionali per lo sviluppo delle risorse della biomassa esistenti e per lo sfruttamento di nuove risorse della biomassa. Detto Piano d'azione che dovrà essere notificato alla Commissione entro il 30 giugno 2010.

8.2. *10% di rinnovabili nei trasporti.*

Ciascuno Stato membro dovrà assicurare che la propria quota di energie rinnovabili nel settore trasporti alla data del 2020 sia almeno pari al 10%[43] del consumo finale nel settore trasporti nazionale. Ai fini del calcolo del contributo fornito dall'elettricità prodotta da fonti rinnovabili e consumata in tutti i tipi di **veicoli elettrici**, gli Stati membri possono scegliere se ricorrere alla quota media di elettricità rinnovabile dell'UE o a quella propria. Inoltre, l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili e consumata da veicoli elettrici deve essere considerata equivalente a 2,5 volte la densità energetica del consumo di elettricità rinnovabile. Entro la fine del 2011, la Commissione dovrà poi presentare una proposta che permetta di prendere in conto, a determinate condizioni, la quantità totale di elettricità originata da fonti rinnovabili usate per alimentare veicoli elettrici. Dovrà inoltre presentare, se opportuno, una proposta in merito a una metodologia per calcolare il **contributo dell'idrogeno** originato da fonti rinnovabili nel mix totale di carburante.
Tenuto conto dell'incidenza elevata dei **trasporti aerei** sulla quota di consumo energetico complessivo di alcuni Stati membri e dei vincoli tecnologici e regolamentari che impediscono il ricorso a biocarburanti in questo settore, la direttiva prevede un'esenzione parziale che permette l'esclusione dal calcolo del consumo finale di energia nel settore dell'aviazione della quantità che supera di una 1,5 volte la media europea del settore nel 2005.

8.3. *Criteri di sostenibilità per i biocarburanti.*

Sia che i biocarburanti siano prodotti internamente o esternamente all'UE[44], essi dovranno rispettare una serie di criteri di sostenibilità per potere essere presi in considerazione nella verifica del rispetto degli obiettivi nazionali fissati dalla direttiva e degli obblighi in materia di energie rinnovabili nonché per determinare se il consumo di biocarburanti e di altri liquidi biologici possa beneficiare di sostegno finanziario. Ad esempio,**la riduzione delle emissioni** di gas a effetto serra grazie all'uso di biocarburanti e di altri liquidi biologici dovrà essere di almeno il 35%. Dal 2017 questa riduzione dovrà essere pari al 50%. Per gli impianti attivi dal 2017 la riduzione di gas serra dovrà essere del 60%. Oltre a ciò si precisa nella direttiva che i biocarburanti non dovranno essere prodotti da materie prime ottenute su terreni che presentano un elevato valore in termini di biodiversità (come ad esempio le aree protette) o che presentano un elevato stock di carbonio (come le zone umide o le zone boschive continue). Le **materie prime agricole** coltivate nella Comunità e utilizzate per la produzione di biocarburanti e di altri liquidi biologici da poter prendere in considerazione dovranno essere ottenute nel rispetto delle prescrizioni e delle norme previste dal regolamento che stabilisce norme comuni relative ai regimi di sostegno diretto nell'ambito della politica agricola comune e istituisce taluni regimi di sostegno a favore degli agricoltori e in conformità ai requisiti minimi per il mantenimento di buone condizioni agricole e ambientali. Entro il 31 dicembre 2010, inoltre, la Commissione dovrà esaminare l'impatto delle modifiche indirette di destinazione dei terreni sulle emissioni di gas a effetto serra e proporre una metodologia per ridurlo basandosi sulle migliori prove scientifiche e quindi tecnologie scientifiche disponibili. La Commissione dovrà anche presentare, a partire dal 2012, una relazione biennale in materia di impatto sulla **sostenibilità sociale**, nell'UE e nei paesi terzi, dell'incremento della domanda di biocarburanti e riguardo l'impatto della politica europea sui biocombustibili e sulla disponibilità di prodotti alimentari a prezzi accessibili, in particolare per le popolazioni dei paesi in via di sviluppo. In base a queste relazioni, la Commissione dovrà proporre eventuali azioni correttive, in particolar modo se si osservi un impatto significativo sui prezzi.

8.4. *Accesso dei biocombustibili alla rete elettrica.*

Sempre agli Stati membri viene chiesto dalla direttiva[45] di adottare le misure necessarie per sviluppare la rete di trasmissione e distribuzione, i servizi di

stoccaggio e i sistemi elettrici per far fronte all'ulteriore sviluppo della produzione di elettricità da fonti energetiche rinnovabili, compresa l'interconnessione tra gli Stati membri e con i paesi terzi. Inoltre, mantenendo inalterata l'affidabilità e la sicurezza della rete, gli Stati membri dovranno assicurare che i gestori della rete di trasmissione e della rete di distribuzione presenti sul loro territorio assicurino la trasmissione e la distribuzione dell'elettricità prodotta da fonti energetiche rinnovabili. Dovranno inoltre provvedere affinché l'elettricità prodotta da fonti energetiche rinnovabili abbia un accesso prioritario e garantito alla rete. Infine i gestori della rete di trasmissione dovranno dare la priorità agli impianti di produzione che utilizzano le fonti energetiche rinnovabili.

8.5. *Una revisione nel 2014, ma senza modificare gli obiettivi.*

Al più tardi nel 2014[46], la Commissione dovrà presentare una relazione che valuti i livelli minimi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra ottenuti grazie al ricorso alle fonti rinnovabili, tenendo conto di un'analisi d'impatto che consideri anche gli sviluppi tecnologici, la disponibilità di tecnologie e di biocarburanti di prima e seconda generazione che abbiano un elevato livello di riduzione dei gas. Eventualmente potranno essere presentate proposte dalla Commissione volte a a modificare questi livelli.
Riguardo all'obiettivo di portare al 10% il consumo di rinnovabili nel settore dei trasporti, si dovrà valutare il rapporto costo-efficienza delle misure volte a conseguirlo e la possibilità di raggiungerlo garantendo la sostenibilità della produzione di bio-carburanti nell'UE e nei paesi terzi, considerando l'impatto economico, ambientale e sociale, compreso quello sulla bio-diversità, nonché la disponibilità commerciale di bio-combustibili di seconda generazione.
La relazione dovrà poi esaminare l'impatto di questo obiettivo sulla disponibilità di alimenti a prezzi accessibili e la disponibilità di veicoli elettrici, ibridi e alimentati a idrogeno, così come la metodologia scelta per calcolare la quota di energia rinnovabile nel settore dei trasporti. Si valuteranno poi le condizioni specifiche di mercato, in particolare di quelli in cui i carburanti per il trasporto rappresentano più della metà del consumo finale di energia e quelli che sono interamente dipendenti dall'importazione di bio-carburanti.
Come ultimo obiettivo, nel 2018 la Commissione dovrà presentare una *roadmap* per le energie rinnovabili che serva per il periodo successivo al 2020 e, se possibile, che venga accompagnata anche da delle proposte legislative concrete per questo periodo successivo.

9. *La riduzione della CO2 nel settore automobilistico e del trasporto su strada.*

Sulla base di un compromesso[47] negoziato con il Consiglio dal relatore Guido **Sacconi** (PSE, IT), il Parlamento ha approvato, con 559 voti favorevoli, 98 contrari e 60 astensioni, un regolamento che fissa il livello medio di emissioni di CO2 delle auto nuove a 130 g CO2/km a partire dal 2012, da ottenere con miglioramenti tecnologici dei motori. Una riduzione di ulteriori 10 g dovrà essere ricercata attraverso tecnologie di altra natura e il maggiore ricorso ai biocarburanti. Il compromesso stabilisce anche un obiettivo di lungo termine per il 2020 che fissa il livello medio delle emissioni per il nuovo parco macchine a 95 g CO2/km. Sono previste "multe" progressive per ogni grammo di CO2 in eccesso, ma anche agevolazioni per i costruttori che sfruttano tecnologie innovative e per i piccoli produttori**.**

9.1. *Campo d'applicazione.*

Questo nuovo regolamento[48] si applica per un determinato tipo di autovetture con al massimo nove posti compreso il conducente[49], che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario. E' anche precisato che non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio comunitario meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nella Comunità. Non si applica invece ai veicoli per uso speciale destinati a svolgere funzioni che richiedono un adattamento della carrozzeria e/o attrezzature speciali.

9.2. *Riduzione delle emissioni di CO2 consentite.*

Obiettivo della Commissione attraverso questo compromesso è far si che tutta l'industria automobilistica raggiunga un livello medio di emissioni pari a 120 g CO2/km per il nuovo parco auto a partire dal 2012, rispetto all'attuale livello di 160 g CO2/km. Il regolamento fissa poi il livello medio delle emissioni di CO2 delle autovetture nuove a 130 g CO2/km da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori. Ma sarà peraltro completato da altre misure, volte a realizzare una riduzione supplementare di 10 g/km (per raggiungere il limite di 120 g CO2/km), da ottenere con miglioramenti tecnologici di altra natura (ad esempio sugli pneumatici) e con un maggiore ricorso ai biocarburanti sostenibili. Nel compromesso vi è poi inserito un obiettivo di lungo termine per il 2020 che fissa il livello medio delle emissioni del nuovo parco macchine a 95 g CO2/km.

A partire dal 2012 e per gli anni successivi ogni costruttore di autovetture dovrà provvedere affinché le emissioni medie di CO2 non superino l'obiettivo medio stabilito per autovettura e determinato secondo una formula stabilita basata sulle specifiche medie dell'autovettura stessa (che prende in conto la massa delle auto). Il compromesso[50] prevede un'applicazione progressiva secondo cui i costruttori dovranno garantire che il 65% della loro flotta nel 2012, il 75% nel 2013, l'80% nel 2014 e il 100% a partire dal 2015, rispetti il limite imposto alle emissioni specifiche stabilite.

9.3. *Multe per le emissioni in eccesso.*

La Commissione dovrà mantenere un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri[51] e, a partire dal 2011 con scadenze annuali, dovrà calcolare in via provvisoria per ogni costruttore le emissioni specifiche medie di CO2 prodotte nel precedente anno civile all'interno della Comunità, l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente e la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO2 dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno.
Dal 2012 ogni qualvolta che la società costruttrice di autovetture superi i suoi obiettivi, la Commissione richiederà un'indennità al costruttore stesso per le emissioni in eccesso. Dal 2012 al 2018, queste indennità ammonteranno, per ogni auto nuova, a 5 euro per il primo grammo di CO2 in eccesso, 15 euro per il secondo, 25 euro per il terzo e 95 euro dal quarto grammo in poi[52]. A partire dal 2019, la multa sarà calcolata in base a 95 euro per grammo di CO2 in eccesso, moltiplicato per ogni autovettura nuova.
Entro il 31 ottobre del 2011 e successivamente ogni anno, la Commissione dovrà pubblicare un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente, le emissioni specifiche medie di CO2 nell'anno civile precedente, la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO2 nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno, le emissioni specifiche medie di CO2 per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente e la massa media di tutte le nuove autovetture nella Comunità nel corso dell'anno precedente. Dal 31 ottobre 2013, l'elenco dovrà anche indicare se il costruttore ha rispettato gli obiettivi specifici di emissione per l'anno civile precedente.

9.4. *Vantaggi per le tecnologie meno inquinanti.*

Il compromesso[53] prevede inoltre dei "supercrediti" temporanei per il calcolo delle emissioni medie specifiche dei produttori di autovetture che rilasciano **meno di 50 g CO2 / km.** Ognuna di esse varrà 3,5 auto nel 2012 e nel 2013, 2,5 nel 2014 e 1,5 nel 2015. A partire dal 2016 conterà come ogni altra autovettura.
È stata accolta poi la richiesta dei deputati di fissare un obiettivo di emissione specifico per i **veicoli alimentati da carburante alternativo**. Ai fini della determinazione della conformità dei singoli costruttori di autovetture all'obiettivo per le emissioni specifiche, le emissioni di CO2 dichiarate nel certificato di conformità per ciascun veicolo progettato per funzionare con una miscela di 85% di etanolo (E85) dovranno essere ridotte, fino al 31 dicembre 2015, del 5% quale riconoscimento della maggiore capacità tecnologica e di riduzione delle emissioni del ricorso a biocarburanti. Questa riduzione, tuttavia, può essere applicata solamente se almeno il 30% delle stazioni di rifornimento dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato forniscono tale tipo di carburante e se questo è conforme ai criteri di sostenibilità fissati dalla legislazione comunitaria.
Come richiesto dai deputati, il compromesso prevede incentivi per aumentare l'efficienza di equipaggiamenti ausiliari o componenti frutto di **tecnologie innovative** che permettono di ridurre le emissioni di CO2. Così, fino a un massimo di 7 g CO2 di riduzione possono essere presi in considerazione negli obiettivi specifici di emissione di ogni costruttore che ne faccia domanda. La Commissione dovrà adottare le disposizioni particolari per approvare queste nuove tecnologie che, in ogni caso, dovranno essere "affidabili" e verificabili e non essere già considerate da altre disposizioni obbligatorie. Il costruttore che intende farsi riconoscere una determinata tecnologia eco-innovativa dovrà sottoporre una relazione certificata da un ente indipendente.

9.5. *Piccoli produttori.*

Come proposto dalla Commissione[54], un costruttore può presentare domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche se è responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10.000 unità per anno civile. Ma, come richiesto dai deputati, anche produttori più grandi, che vedono immatricolate tra le 10.000 e le 300.000 autovetture all'anno, potranno chiedere di essere autorizzati a raggiungere un obiettivo alternativo di riduzione delle emissioni medie specifiche pari al 25% rispetto al 2007.

10. *Riduzione dei gas a effetto serra nel ciclo di vita dei combustibili.*

Sulla base di un compromesso[55] negoziato con il Consiglio dalla relatrice Dorette **Corbey** (PSE, NL), il Parlamento ha adottato, con 670 voti favorevoli, 20 contrari e 25 astensioni, una direttiva che, per ragioni di tutela della salute e dell'ambiente, fissa specifiche tecniche per i carburanti. Stabilisce inoltre un obiettivo di riduzione del 6% delle emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili, da conseguire entro fine 2020 ricorrendo, ad esempio, ai biocarburanti. L'obiettivo potrebbe salire fino al 10% mediante l'uso di veicoli elettrici e l'acquisto dei crediti previsti dal Protocollo di Kyoto. Il tenore di zolfo del gasolio per macchine non stradali, come i trattori, andrà ridotto. La direttiva, che dovrà essere trasposta nel diritto nazionale entro il 31 dicembre 2010, si applica a veicoli stradali, macchine mobili non stradali (comprese le navi adibite alla navigazione interna quando non sono in mare), trattori agricoli e forestali e imbarcazioni da diporto.

10.1. *Riduzione fino al 10% entro il 2020.*

Il compromesso[56] prevede che, entro il 31 dicembre 2020, gli Stati membri richiedano ai fornitori di ridurre del 10% “con la massima gradualità possibile” le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante tutte le fasi del ciclo di vita, ossia estrazione o coltura, comprese le modifiche della destinazione dei suoli, trasporto e distribuzione, trasformazione e combustione. Per la precisione, i fornitori dovrebbero conseguire entro il 2020 una riduzione di almeno il 6% rispetto alla media comunitaria delle emissioni di gas a effetto serra durante il ciclo di vita dei combustibili fossili nel 2010, utilizzando biocarburanti e carburanti alternativi nonché riducendo il rilascio in atmosfera e la combustione in torcia nei siti di produzione. A tal fine, peraltro, gli Stati membri potranno fissare obiettivi intermedi: 2% entro il 31 dicembre 2014 e 4% entro il 31 dicembre 2017.
La riduzione complessiva da conseguire entro il 2020 potrebbe poi aumentare fino al 10%, una volta verificato che l'utilizzo di tecnologie ecocompatibili per la cattura e lo stoccaggio di CO2 e di veicoli elettrici (esclusi i treni) possa diminuire ulteriormente le emissioni del 2% e che l'acquisto di crediti nel quadro del meccanismo per lo sviluppo pulito del Protocollo di Kyoto possa anch'esso consentire una riduzione supplementare del 2%. Spetterà alla Commissione, entro il 2012, proporre se rendere obbligatoria questa riduzione indicativa supplementare del 4%.

Gli Stati membri dovranno designare il fornitore o i fornitori competenti a monitorare e a segnalare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dovute ai carburanti e all'energia forniti.

10.2. *Biocarburanti sostenibili*[57].

Per garantire che gli obblighi di riduzione del CO2 non comportino una produzione di biocarburanti insostenibile, il compromesso prevede che i criteri di sostenibilità dei biocarburanti che saranno fissati dalla futura direttiva sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili siano inclusi anche nella direttiva in esame.

10.3. *Gasolio con meno zolfo.*

Gli Stati membri devono provvedere affinché i gasoli[58] destinati a macchine mobili non stradali (incluse le navi per la navigazione interna), ai trattori agricoli e forestali e alle imbarcazioni da diporto possano essere commercializzati sul loro territorio solo se hanno un tenore di zolfo inferiore a 1000 mg/kg. Dal 1° gennaio 2011 il tenore massimo di zolfo ammissibile in questi gasoli dovrà essere pari a 10 mg/kg. Tuttavia, al fine di far fronte alle contaminazioni di lieve entità nella catena di approvvigionamento, gli Stati membri possono, a decorrere dal 1° gennaio 2011, autorizzare il gasolio destinato alle macchine mobili non stradali e ai trattori agricoli e forestali contenente fino a 20 mg/kg di zolfo in fase di distribuzione definitiva agli utenti finali.
Gli Stati membri potranno anche autorizzare il prolungamento dell'immissione sul mercato fino al 31 dicembre 2011 del gasolio contenente fino a 1000 mg/kg di zolfo per i veicoli su rotaia e per i trattori agricoli e forestali, a condizione che possano garantire che non venga compromesso l'adeguato funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni.

11. *L'U.E. alla COP 15 di Copenhagen.*

La Conferenza sul clima di Copenhagen (COP 15) avrebbe dovuto dimostrare, sia dal punto di vista politico che ambientale la forza e l'avanguardia dell'Unione europea post Trattato di Lisbona.
Il condizionale è d'obbligo poiché, anche grazie alla esperienza personale diretta al forum sul clima tenutosi presso il "*Bella Center*" della capitale danese, ove ho

partecipato come studente laureando, in tale contesto ci si è resi conto come la politica europea sia ancora incerta e piena di forti contrasti interni.
L'Unione arrivava a Copenhagen rappresentata dal suo Presidente della Commissione, il portoghese Barroso, con lo scopo di proporre una ulteriore riduzione agli obiettivi prefissati negli accordi "20 20 20". La prospettiva di ridurre le emissioni di un ulteriore 10% al 2020 rispetto al 1990 era la proposta presentata dal rappresentante dei 27.
Ben presto, fra gli "addetti ai lavori" si è diffusa la convinzione che il ruolo europeo sarebbe stato marginale rispetto ai grandi leader mondiali che avrebbero partecipato nella seconda settimana della conferenza che si è tenuta dal 7 al 18 dicembre 2009. La debolezza europea è ben rappresentata dalla presenza dei principali leader europei come il britannico Brown, il francese Sarkozy e la tedesca Merkel che, autonomamente e non come membri dell'Unione, hanno trattato e cercato di giungere a dei compromessi importanti.
Barroso nonostante abbia esplicato le ragioni dell'Unione in una delle Conferenze allestite all'interno del grande centro congressi danese, non ha mai avuto la forza e la legittimazione per trattare come rappresentante per eccellenza dei 27 Stati europei.
L'arrivo, negli ultimi giorni del vertice, del presidente americano Obama e di quello cinese Wen hanno totalmente chiuso lo spazio a disposizione dell'Unione che ha potuto solo osservare le trattative fra il cosiddetto "G2". Tale dimostrazione di debolezza di una organizzazione come l'Unione europea, notevolmente all'avanguardia per ciò che riguarda le sue politiche ambientali, fa intendere come ancora essa sia esclusa dai grandi temi globali in mano ad altri attori internazionali. Nonostante l'Unione sia stata l'unica a presentare ed attuare un piano concreto, insieme al Giappone, come il più volte citato 20 20 20, è stato dato molto più risalto ai piani cinesi o americani, sicuramente di maggiore impatto mediatico ma di minore importanza scientifica.

12. *Le proposte dell'Unione europea alla COP 15 di Copenhagen*.

L'Unione europea è arrivata a Copenhagen con delle idee molto chiare sul da farsi. Ciò si evince chiaramente dalla lettura di uno dei punti della "Risoluzione del Parlamento europeo sulla strategia dell'Unione europea per la Conferenza di Copenhagen sui cambiamenti climatici (COP 15)": "visto il pacchetto sul clima e l'energie adottato dal Parlamento il 17 dicembre 2008, in particolare la direttiva n. 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 che modificava la direttiva n. 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema

comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra e la decisione n. 406/2009/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 Aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra entro il 2020".

Quanto sopra è utile per spiegare come solo 2009, ma in generale in un periodo più lungo l'Unione abbia attuato una serie di direttive e risoluzioni volte alla preparazione del COP 15.

Il primo vero e proprio progetto di Risoluzione riguardante nello specifico Copenhagen è stato quello dell'11 settembre 2009[59] che faceva pieno riferimento alle due risoluzioni dello stesso anno: "2050: il futuro inizia oggi – raccomandazioni per la futura politica integrata dell'Unione europea sul cambiamento climatico" del 4 febbraio 2009 e quella dell'11 marzo 2009 sulla "strategia relativa ad un accordo organico sui cambiamenti climatici a Copenhagen e alla predisposizione di un adeguato finanziamento alla politica in materia di cambiamento climatico".

Al punto 1 della pagina due dei "considerando" si legge come, in virtù il fatto che i negoziati su un accordo globale internazionale post 2012 sui cambiamenti climatici si dovrebbero svolgere a Copenhagen nel dicembre 2009 e che tale accordo dovrebbe essere coerente con l'obiettivo di limitare l'aumento complessivo annuo globale della temperatura media in superficie a 2° C al di sopra dei livelli pre-industriali - che era uno degli obiettivi principe delle strategie europee, si sarebbe scritta tale risoluzione nel segno dell'avanguardia europea per ciò che riguarda la politica ambientale.

Tale progetto di Risoluzione è stato sostituito da una proposta di risoluzione da portare a Copenhagen del 17 Novembre 2009, proposta che può considerarsi definitiva e che affronta in diversi punti gli impegni politici da adottarsi nella capitale danese per limitare i danni al nostro sistema industriale. La proposta di Risoluzione B7 – 0141/2009/riv[60] esprime considerazioni a livello di una potenza regionale quale l'Unione, pone degli obiettivi significativi di riduzione che vanno oltre i pacchetti climatici già approvati e manifesta una serie di impegni di riduzione importanti a livello globale nella speranza che il mondo industrializzato e non la segua nella sua rotta. Partendo dai considerando vi sono una serie di punti importanti da sottolineare. Il primo afferma che per soddisfare l'obiettivo dei 2° C è necessario che i Paesi sviluppati prendano l'iniziativa di ridurre sensibilmente le proprie emissioni e che anche i paesi in via di sviluppo contribuiscano al raggiungimento di tale obiettivo; il secondo punto riguarda i Paesi in via di sviluppo i quali sono quelli che meno hanno contribuito al cambiamento climatico ma si trovano ad affrontarne le conseguenze più gravi, considerando che i cambiamenti

climatici stanno mettendo a repentaglio il 40% degli investimenti internazionali volti alla riduzione della povertà, minacciando così l'efficacia e la sostenibilità delle attività di sviluppo, considerando che vi è un'evidente necessità di coordinamento, complementarietà e coerenza maggiori tra i cambiamenti climatici e le iniziative di sviluppo. Al terzo punto si asserisce come sia opportuno aumentare in modo significativo le risorse finanziarie necessarie per l'adozione di adeguate azioni di attenuazione e di adattamento nei paesi in via di sviluppo ed occorrerebbe quindi mobilitare risorse al fine di contrastare i cambiamenti climatici con un impegno simile a quello necessario per affrontare la crisi finanziaria in corso fra gli anni 2008 e 2010. Nel quarto punto si ricorda che l'Unione è l'unica entità regionale al mondo ad aver accettato obiettivi vincolanti per la realizzazione di riduzioni delle emissioni di gas ad effetto serra mediante l'adozione del pacchetto clima ed energia composto da provvedimenti legislativi volti ad attuare una riduzione unilaterale del 20% delle emissioni di gas ad effetto serra rispetto ai livelli del 1990 entro il 2020, con l'impegno di passare a una riduzione pari o superiore al 30%, in linea con gli ultimi sviluppi scientifici, qualora un accordo sufficientemente ambizioso e vincolante a livello internazionale fosso concluso a Copenhagen, il che avrebbe richiesto uno sforzo analogo da parte di altri Paesi sviluppati e contributi adeguati da parte di Paesi in via di sviluppo economicamente più avanzati, commisurati alle loro responsabilità e capacità. Va sempre ricordato e sottolineato che risulta necessaria una trasformazione globale nell'ambito della tecnologia e della cooperazione tecnologica, per accelerare il ritmo dell'innovazione e aumentare il grado di dimostrazione e applicazione, in modo tale che tutti i paesi abbiano accesso a tecnologie sostenibili a costi abbordabili. Infine va tenuto presente che una riduzione efficace dei gas serra richiede un approccio olistico che copra tutti i settori della produzione e della mobilità responsabili delle emissioni e che tale riduzione dovrebbe essere contemplata nel quadro di una riuscita transizione verso un modello economico sostenibile in cui qualità e crescita economica, creazione di ricchezza e progresso tecnologico vadano di pari passo.

Questi i "considerando" che l'Unione ha espresso per far valere le proprie posizioni concretizzatesi in una serie di obiettivi che qui di seguito verranno sintetizzati:

- esortare l'Unione europea a continuare a sviluppare una politica esterna in materia di clima e a parlare con una sola voce per poter conservare il proprio ruolo di guida nei negoziati durante la COP 15 e a mantenere un elevato livello di ambizione nelle discussioni con i suoi partner internazionali, al fine di giungere ad un ambizioso accordo internazionale a Copenhagen, in linea con gli ultimi sviluppi scientifici e coerente con l'obiettivo dei 2°C;

- si invitano i capi di Stato o di Governo di tutti i membri COP 15 a conferire alla questione la massima priorità e a dimostrare leadership politica e sottolinea quanto sia importante che quei capi di Stato o di governo si rendano disponibili a partecipare al segmento ad alto livello della COP 15 per evitare ogni possibilità che non si riesca a garantire un accordo che preveda impegni nazionali significativi e a lungo termine perché i negoziatori presenti non dispongono del mandato o dell'autorità politici necessari;
- si sottolinea che, al fine, di garantire un impegno costante anche al termine del primo periodo di impegno del Protocollo di Kyoto, è fondamentale concludere negoziati relativi ad un accordo post-2012 a Copenhagen, e si segnala che ulteriori ritardi nell'azione globale potrebbero determinare una situazione in cui le generazioni future non saranno più in grado di controllare il cambiamento climatico[61].

Questo è ciò che riguarda gli obiettivi previsti da raggiungere da parte dell'Unione europea per il summit danese. Va sottolineato come siano obiettivi facenti riferimento ad un periodo precedente al vertice quindi senza basarsi sulle certezze (o incertezze) che nel mese di dicembre saranno poi portate al vertice stesso. Gli impegni di riduzione dell'Unione europea, insieme a quelli del Giappone sono stati gli unici che concretamente sono arrivati a Copenhagen, ovvero con un dato di fatto e non con delle promesse di riduzione come hanno fatto alcuni stati sviluppati o in via di sviluppo.

Note

1 ".. il compito di promuovere uno sviluppo armonioso delle attività economiche nell'insieme delle Comunità ed una espansione continua ed equilibrata".

2 Vedi la Dichiarazione dei capi di Stato del 1972. Sesta relazione generale della Commissione.

3 Vedi Atto Unico Europeo: Febbraio 1986.

4 Vedi Articoli 130 R, 130 S, 130 T (ora articoli 174-175-176 del TCUE). http://eur-lex.europa.eu/it/treaties/dat/11992M/htm/11992M.html . Ultima consultazione 02/02/2010.

5 Entrato in vigore il primo gennaio 1993.

6 http://www.eib.org/. Ultima consultazione 10/02/10.

7 Nel 2004 l'Unione è passata da 15 a 25 Stati, nel 2007 a questi si sono aggiunti anche Romania e Bulgaria.

8 http://europa.eu/scadplus/glossary/ten_it.htm. Ultima consultazione 01/12/09.

9 http://www.eea.europa.eu/. Ultima Consultazione 01/12/09.

10 http://ec.europa.eu/environment/life/. Ultima Consultazione 01/12/09.

11http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:275:0032:0046:IT:PDF Paragrafo 1 pg 31 ss Ultima consultazione 03/02/10

12DEC. 2002/358/CE 25/04/2002. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002D0358:IT:HTML. Ultima consultazione 02/02/2010

13 Il Cosiddetto *Burden Sharing Target*. http://www.latercom.it/images/File/092009Modulo.pdf Ultima consultazione 02/02/2010

14 *European Unit Allowances*, EUAS. http://www.ac-trading.eu/uk/products. Ultima consultazione 02/02/10

15 Vedi l'art. 4 della Direttiva. http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:275:0032:0046:IT:PDF. P.4 Ultima consultazione 03/02/10.

16 Per il quinquennio 2008-2012 le aziende dovevano notificare il proprio PNA entro il 30 giugno 2006 ma ben otto stati fra i quali l'Italia non hanno notificato nei tempi previsti in tal modo avviando, la Commissione, una serie di procedure di infrazione. http://eurlex.europa.eu/Result.do?arg0=Piano+nazionale+di+assegnazione&arg1=&arg2=&titre=titre&chlang=it&RechType=RECH_mot&Submit=Cercare. Ultima consultazione 02/02/10.

17 Vedi l'art. 9 comma 1. http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:275:0032:0046:IT:PDF Ultima consultazione 03/02/10.

18Vedi l'articolo 19. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:275:0032:0046:IT:PDF. Ultima consultazione 03/02/10.

19 Disciplinato dal Reg. CE n. 2216/2004 della Commissione. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:386:0001:0077:IT:PDF. Ultima consultazione 02/02/10.

20 Dec. 280/2004/CE. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:049:0001:0008:IT:PDF. Ultima consultazione 02/02/10.

21 Dec . 2005/166/CE.

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:055:0057:0091:IT:PDF. Ultima consultazione 02/02/10.

22 Com. Commissione Europea 29/11/2006. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0725:FIN:IT:PDF. Ultima consultazione 02/02/10.

23http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1. Ultima consultazione 03/02/10 e http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0063:0087:IT:PDF

24http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:EN:PDF. e http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0063:0087:IT:PDF. Ultima consultazione 03/02/10.

25 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0063:0087:IT:PDF p 7 e ss. Ultima consultazione 03/02/10.

26 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1. Ultima consultazione 03/02/10.

27 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1. Ultima consultazione 03/02/10.

28 Ibidem.

29 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1. Ultima consultazione 03/02/10.

30 Ibidem.

31 Ibidem.

32 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1. Ultima consultazione 03/02/10.

33 Con 555 voti favorevoli, 93 contrari e 60 astensioni. http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1. Ultima consultazione 03/02/10.

34 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1. Ultima consultazione 03/02/10.

35 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1. Ultima consultazione 03/02/10.

36 Ibidem.
37 Ibidem.
38http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.
39 http://europa.eu/european-council/index_it.htm.
Ultima consultazione 03/02/10.
40 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.
41 Ibidem.
42http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0063:0087:IT:PDF.
Ultima consultazione 03/02/10 e
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0063:0087:IT:PDF.
Ultima consultazione 03/02/10.
43 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.
44 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1 e
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:IT:PDF.
Ultima consultazione 03/02/10.
45 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1 e
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0063:0087:IT:PDF.
Ultima consultazione 03/02/10.
46 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.
47 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.
48http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:IT:PDF.
Ultima consultazione 03/02/10.
49 Si definiscono di categoria M1.
50 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.
51 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=

IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.

52 In pratica se si supera di un grammo la multa sarà pari a 5 euro, se si eccede di due grammi sarà invece pari a 20 euro (5+15), se si supera di tra grammi sarà di 45 euro (5+15+25), se il superamento è di 4 grammi si dovranno pagare 140 euro (5+15+25+95), mentre se si supera di 5 grammi la multa ammonterà a 235 euro (5+15+25+95+95).

53 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=
IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.

54 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:IT:PDF.
Ultima consultazione 03/02/10.

55 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=
IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.

56 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=
IM-PRESS&reference=20081208BKG44004&language=IT#title1.
Ultima consultazione 03/02/10.

57 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:IT:PDF.
Ultima consultazione 03/02/10.

58 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:IT:PDF.
Ultima consultazione 03/02/10.

59 http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/envi/re/788/788976/788976it.pdf.
Ultima consultazione 03/02/10

60 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=IT&reference=B7-0141/2009.
Ultima consultazione 03/02/10

61 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=IT&reference=B7-0141/2009.
Ultima consultazione 03/02/10.