

Già nel 1997 l'Unione europea presentava, nel Libro bianco, le fonti energetiche rinnovabili come energia per il futuro, quando il settore non superava il 6% del consumo interno lordo

e l'obiettivo quantitativo indicato era raddoppiare la copertura, portandola al 12% nel 2010. Dieci anni più tardi il Consiglio, congiuntamente al **Parlamento europeo**, intervenne sul tema assumendo l'impegno di ridurre del 20% le emissioni di gas serra, di raggiungere l'obiettivo del 20% del consumo energetico europeo da fonti rinnovabili e di aumentare del 20% l'efficienza energetica rispetto ai livelli del 1990; tutti obiettivi che l'Unione europea si è fissata per il 2020.

Un quadro politico che segna un cambiamento rispetto al passato. Con il "Pacchetto Clima-Energia" del 2008 l'Unione ha dato sostanza alla politica energetica come impegno europeo, allontanandosi dalla concezione della politica energetica di esclusiva competenza nazionale.

Il raggiungimento degli obiettivi prefissati è affidato alle diverse proposte strettamente collegate; all'interno del "Pacchetto Clima-Energia" gli obiettivi riguardanti energia e clima danno vita a una serie di provvedimenti, tra cui lo scambio delle quote di emissione (con l'intento di ridurre entro il 2020 le emissioni di gas serra delle centrali elettriche e dei grandi impianti industriali. Per i sistemi esclusi dal sistema di scambio quote è stata fissata la riduzione del 10%. La riduzione del 14% rispetto al 2005, ovvero il 20% rispetto al 1990. Ad ogni singolo Stato è assegnato un impegno di riduzione e la somma degli impegni nazionali equivale alla riduzione comunitaria: per l'Italia l'obiettivo è la riduzione del 13% entro il 2020.

All'interno del Pacchetto, il settore dei trasporti assume un ruolo rilevante nel contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra. La direttiva 2009/30/Ce ha come obiettivo la riduzione di almeno il 6% delle emissioni prodotte durante il ciclo di vita dei carburanti, dall'estrazione alla distribuzione. Altro provvedimento normativo in materia è il Reg. Ce 443/2009 che stabilisce, da una parte, la riduzione graduale dei livelli medi di emissione di biossido di carbonio per le auto - che, a partire dal 2012, dovranno essere pari a 130 g/km rispetto agli attuali 160 g/km - da ottenere con miglioramenti tecnologici; dall'altra, descrive il quadro sanzionatorio e le agevolazioni, secondo i casi, da applicare al costruttore che superi i valori medi di emissione annua o che scenda al di sotto. Sempre in merito alla riduzione di CO<sub>2</sub>, è stata adottata la direttiva 2009/31/Ce che istituisce un quadro giuridico per lo stoccaggio geologico del biossido di carbonio. Le disposizioni interessano gli impianti industriali e nucleari che ricorrono a tecnologie avanzate per la cattura e lo stoccaggio permanente di CO<sub>2</sub>. Questa strategia si pone come complementare alle classiche direttrici di impegno in tema di abbattimento dei gas serra, partendo dalla considerazione che sia possibile separare all'origine la frazione costituita da anidride carbonica delle emissioni emesse dai grandi impianti industriali e immagazzinarla in siti di stoccaggio temporanei per poi essere iniettati in formazioni geologiche sotterranee idonee allo stoccaggio definitivo.

## **La strategia italiana in materia di energia da fonti rinnovabili**