

Contributo di NESTE
all'esame dell'Atto del Governo n. 369
“Attuazione direttiva qualità benzina e combustibile diesel
e promozione energia fonti rinnovabili”
da parte delle Commissioni 10[^] e 13[^] del Senato

Atto del Governo n. 369

“Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2015/652 che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e della direttiva (UE) 2015/1513 che modifica la direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, e la direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili”

1. Biocarburanti prodotti da rifiuti e residui

Sebbene l'Italia sia uno dei Paesi più avanzati in Europa per le sue politiche in materia di riduzione delle emissioni di gas serra, le emissioni prodotte nel Paese dal settore dei trasporti permangono tuttora troppo elevate. Infatti, nel periodo 1990 - 2012, secondo i dati Eurostat, il settore ha registrato un incremento pari al 35% di emissioni. La Direttiva ILUC - Direttiva (UE) 2015/1513 che modifica la direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, e la direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili - incoraggia, come spiega il testo stesso della direttiva, "maggiore ricerca, sviluppo e produzione di biocarburanti avanzati" prodotti a partire da rifiuti e residui, in quanto "consentono significative riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra, con un limitato rischio di causare un cambiamento indiretto della destinazione dei terreni, e non concorrono direttamente per lo sfruttamento di terreni agricoli con le colture destinate alla produzione alimentare e di mangimi".

- **Pertanto, allo scopo di raggiungere un livello significativamente più elevato di tali biocarburanti sul mercato italiano, è essenziale che la direttiva ILUC sia adottata in modo da permettere un uso flessibile di tutte le materie prime derivanti da rifiuti e residui, siano esse ammesse o meno al meccanismo premiale del doppio conteggio, nonché in modo da consentire la commercializzazione di diversi biocarburanti avanzati, prodotti, a loro volta, a partire da vari tipi di rifiuti e residui. Quest'obiettivo può essere raggiunto seguendo lo stesso approccio flessibile ed i criteri generali già contenuti nella direttiva europea.**

A tale riguardo, è fortemente auspicabile l'applicazione, per rifiuti e residui, dei **medesimi criteri di sostenibilità indicati nella Direttiva ILUC**, anche al fine di confermare ciò che è stato già stabilito dalle direttive RED e FQD.

In particolare, dato che rifiuti e residui consistono in flussi di materiali tipicamente generati nell'ambito dell'attività industriale senza che sussista l'intento primario di produrli, essi necessitano di essere tracciati solo fino a risalire al loro punto di raccolta. Per tale ragione, la Direttiva ILUC (art. 17, comma 1, della Direttiva RED, e l'articolo 7-ter della Direttiva FQD, fra loro identici), per quanto concerne rifiuti e residui (diversi da quelli derivanti da agricoltura, acquacoltura, pesca e silvicoltura), stabilisce che essi devono solamente **soddisfare i criteri di sostenibilità in materia di riduzione delle emissioni di gas serra**.

- **Pertanto, NESTE raccomanda la piena attuazione dell'Allegato IX della Direttiva RED, in quanto recante un elenco delle materie prime ammesse al meccanismo premiale del doppio conteggio. D'altra parte, le materie prime elencate nell'Allegato IX non dovrebbero essere considerate le sole materie prime in grado di colmare il divario tra il tetto del 7% imposto all'utilizzo biocarburanti ottenuti a partire da colture e l'obiettivo di utilizzare una quota pari almeno al 10% di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti: una più ampia varietà di rifiuti e residui dovrebbe poter essere ammessa in alternativa come residui 'single countable'.**

In conclusione, si può affermare che la direttiva ILUC non ha apportato modifiche nel calcolo delle emissioni di gas serra, derivate dall'utilizzo di rifiuti e residui. Gli allegati V (RED) e IV (FQD), stabiliscono: "Rifiuti, residui agricoli provenienti da colture, quali paglia, bagassa, crusca, tutoli e gusci, e i residui di lavorazione, compresa la glicerina grezza (glicerina non raffinata), devono essere considerati come aventi un ciclo di vita a impatto zero in termini di emissioni di gas serra fino al processo di raccolta di tali materiali."

2. Estensione degli obiettivi sull'energia rinnovabile al settore dei trasporti aerei

Al fine di ridurre ulteriormente le emissioni di gas serra e allo scopo di garantire la chiarezza del quadro giuridico italiano, **è essenziale estendere gli obiettivi energetici rinnovabili al settore del trasporto aereo**, in quanto tale settore è uno dei maggiori responsabili della produzione di emissioni di gas serra e dispone, oltre ai biocarburanti, di opzioni limitate per la riduzione delle emissioni di tali gas.

Infatti, secondo i dati ufficiali dell'AIE, l'industria aeronautica produce circa il 12% di tutte le emissioni globali di CO₂ derivanti dai trasporti¹. Degno di nota è il fatto che l'Air Transport Action Group (ATAG, organizzazione indipendente che riunisce associazioni e aziende provenienti da tutto il settore del trasporto aereo mondiale) è già impegnata a ridurre le emissioni di gas serra² mediante lo sviluppo di tecnologie efficienti relative ai carburanti, nonché a sostenere l'impiego di infrastrutture avanzate e la commercializzazione di carburanti alternativi sostenibili.

- **A tale riguardo, sulla base di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, della Direttiva ILUC, NESTE accoglie con favore l'attuazione delle norme che consentono ai biocarburanti per il trasporto aereo di contribuire al conseguimento dell'obiettivo, stabilito dall'art. 7 della Direttiva FQD, di ridurre l'intensità dei gas serra del 6%.**

3. Bilancio di massa

Il principio del bilancio di massa è previsto dall'articolo 18 della Direttiva RED, come metodo di verifica del rispetto dei criteri di sostenibilità da parte dei biocarburanti. Tra i *consideranda* della Direttiva RED, al numero 76 si legge che: "per assicurare che i biocarburanti e i bioliquidi che soddisfano i criteri di sostenibilità possano essere venduti ad un prezzo superiore, occorre applicare il metodo dell'equilibrio di massa per la verifica della conformità. Ciò dovrebbe permettere di mantenere l'integrità del sistema evitando nello stesso tempo di imporre un onere non ragionevole alle imprese".

- **Si auspica che le norme sul bilancio di massa siano coerenti con le previsioni suddette. Il testo della normativa dovrebbe, pertanto, essere più chiaro a tale scopo e non introdurre ulteriori prescrizioni che potrebbero, di fatto, restringere l'uso delle materie prime e dei biocarburanti conformi ai criteri di sostenibilità stabiliti dalla Direttiva RED.**

¹ Agenzia internazionale dell'energia (AIE), "Transport, energy and CO₂" (2009)

² Air Transport Action Group, "Reducing emissions from aviation through carbon-neutral growth from 2020"