



ASSOCOSTIERI
Unione Produttori Biocarburanti

Audizione presso Commissione Industria Senato
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CEE

Roma, 2 Febbraio 2011

Premessa

L'assocostieri – Unione Produttori Biocarburanti, associazione aderente a Confindustria e Confindustria Energia, rappresenta tutte le aziende nazionali produttrici di biodiesel e di bioetanolo.

La consistenza del settore in termini di capacità produttiva installata, produzione, immissioni in consumo, fatturato e numero di dipendenti, e' riportata nell'allegato alla presente nota.

Il contributo che si intende offrire alla Commissione nella valutazione dello schema di provvedimento di cui all'oggetto, e' in particolare riferito all'utilizzo delle fonti rinnovabili nei trasporti e quindi alle disposizioni contenute nella bozza di provvedimento con particolare riguardo alla disciplina dei biocarburanti.

Nella lotta all'inquinamento causato dai trasporti, l'Italia e' in grande ritardo, avendo, a differenza degli altri paesi europei, disatteso gli obiettivi posti dalla direttiva 2003/30/CEE, nelle percentuali dell'1, 2,5 e 5,75, rispettivamente nel periodo 2005-2010.

Solo con gli obblighi fissati dalla Legge Finanziaria del 2007, l'Italia ha posto in essere una politica per la riduzione del gas ad effetto serra nel settore dei trasporti, introducendo percentuali del 2, 3 e 3,5 rispettivamente per gli anni 2008, 2009 e 2010, ed un obbligo del 4% per l'anno in corso.

Per quanto riguarda il futuro, per provvedimenti già adottati, esiste un obbligo del 4,5% per l'anno 2012; con lo schema di provvedimento in esame viene reiterato l'incremento dello 0,5% annuo, fissando un obbligo del 5% per il 2013 e del 5,5% per il 2014, rinviando a decreti successivi la modalità di incremento delle quote fino al 2020.

Tra le fonti rinnovabili, i biocarburanti non godono di alcuna agevolazione di carattere fiscale, il sistema di incentivazione per lo sviluppo del settore, scelto dal governo italiano, si basa sulla fissazione di una quota minima di obbligo e con l'applicazione di una sanzione, in caso di inadempienza, oltre il 75% della quota fissata.



ASSOCOSTIERI
Unione Produttori Biocarburanti

Il settore dei biocarburanti e' parte integrante della politica energetica, in quanto i biocarburanti vengono utilizzati in miscela con i carburanti fossili di cui costituiscono i naturali sostituti, ma sono strettamente legati all'agricoltura, in quanto le materie prime sono di origine vegetale.

Fino ad oggi, il mercato ha registrato l'utilizzo quasi esclusivo del prodotto biodiesel per la copertura dell'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti, ma la normativa comunitaria e la normativa nazionale consentono al soggetto obbligato che immette in consumo carburanti fossili, la possibilità di utilizzare, nella piena flessibilità e libertà di scelta, altri biocarburanti, quali il bioetanolo, l'ETBE e il biometano.

Nella presente relazione analizziamo lo scenario verificatosi in Italia fino ad oggi, limitandoci al mercato del biodiesel.

1. Risparmio di CO₂

Rispetto alle altre fonti rinnovabili, il biodiesel e' piu' competitivo in termini di costo per tonnellata di CO₂, risparmiata, come si evince dal seguente calcolo, effettuato sulla base di dati disponibili nel settore delle fonti rinnovabili.

28/01/2011

| Energy Content | Biodiesel | Diesel | Units |
|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|-------|
| | 37,80 | 48,10 MJ/Kg | |
| | 10,50 | 13,36 kWh/Kg | |
| Kg CO2 emitted / kg | 2,85 | 3,40 kg/kg | |
| Sustainability | 35,00 | - % | |
| Energy Produced | 13,26 | 14,15 MJ/Kg CO2 emitted | |
| Diesel Motor Efficiency | 40,00 | 40,00 % | |
| Energy production | 0,24 | 0,19 kg/kWh | |
| CO2 Emission | 0,68 | 0,64 kg CO2/kWh | |
| CO2 Emission Saving | 0,24 | - kg CO2/kWh | |
| Additional Cost ti Consumer | 350,00 | - euro/mc | |
| | 0,396 | - euro/kg | |
| | 0,09 | - euro/kWh | |
| | 0,40 | - euro/kg CO2 saving | |
| CO2 Saving FV | 0,10 kg/kWh | | |
| Additional Cost to Consumer | 0,30 euro/kWh | | |
| | 3,00 euro/kg CO2 saving | | |



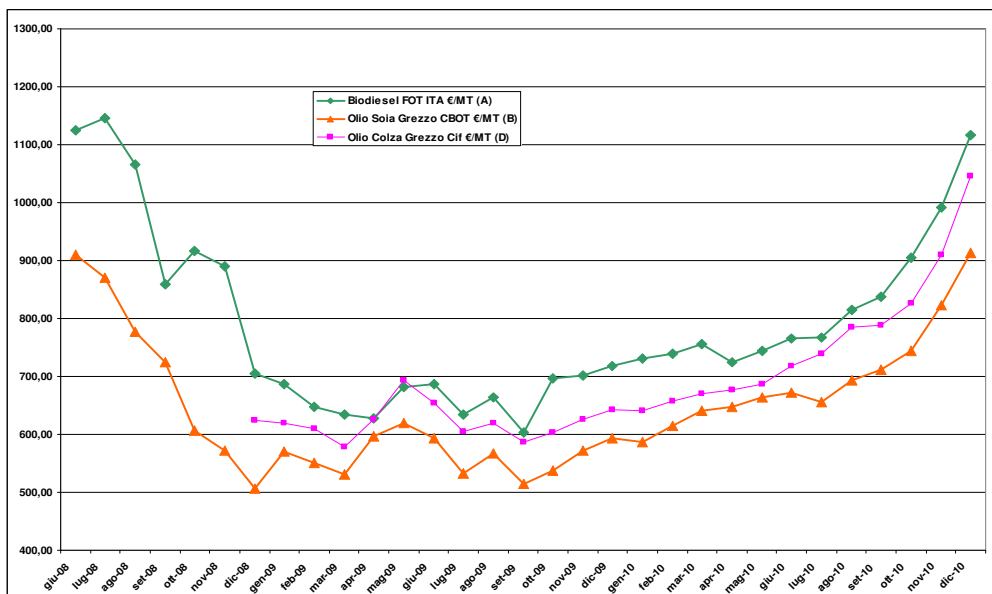
ASSOCOSTIERI

Unione Produttori Biocarburanti

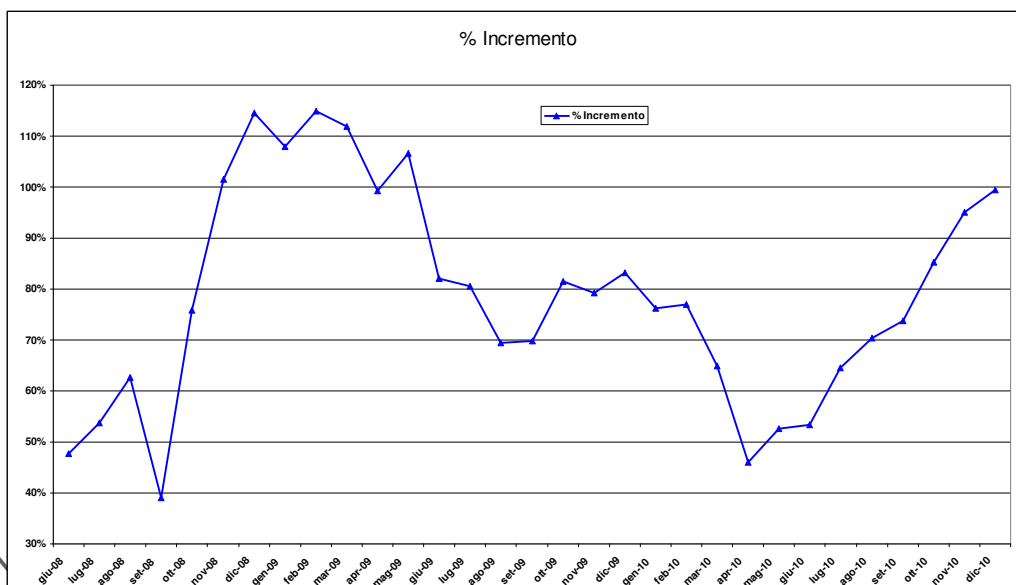
2. Mercato del biodiesel

Il prezzo del biodiesel e' influenzato dal costo della materia prima caratterizzata prevalentemente da olii di soia e da olii di colza e dal valore del gasolio.

L'andamento di tali variabili e' evidenziato dal seguente grafico che mostra la differenza tra il costo dell'olio grezzo di soia e colza rispetto al biodiesel;



Si riporta, inoltre, il grafico relativo all'andamento in percentuale del premio di vendita del biodiesel sul Platt's 10 ppm cif med espresso in €/cbm rispetto al valore del gasolio.





ASSOCOSTIERI
Unione Produttori Biocarburanti

I dati di cui sopra, riferendosi ad un arco temporale di due anni ed agli olii di colza e soia, materie prime utilizzate prevalentemente per la produzione di biodiesel, offrono uno scenario significativo ai fini della comprensione dell'andamento del mercato.

3. Incidenza sul prezzo al consumo del gasolio

In base ai seguenti dati storici dei prezzi delle materie prime

| | Platt's 10 ppm ULSB \$/MT | Platt's 10 ppm ULSB €/mc | Biodiesel FOB ARA \$/MT | Biodiesel FOT ITA \$/MT | Media Mese Cambio | Biodiesel FOT ITA €/MT | Biodiesel FOT ITA €/mc | Premio Biodiesel sul Platt's €/mc | % Incremento Premio / ULSD 10 ppm |
|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------------------|---|
| 2010 | | | | | | | | | |
| gen-10 | 648,66 | 384,05 | 993,74 | 1093,74 | 1,4272 | 766,35 | 676,61 | 292,56 | 76% |
| feb-10 | 626,74 | 386,96 | 961,18 | 1061,18 | 1,3686 | 775,38 | 684,58 | 297,62 | 77% |
| mar-10 | 680,78 | 423,95 | 974,74 | 1074,74 | 1,3569 | 792,06 | 699,31 | 275,35 | 65% |
| apr-10 | 730,44 | 460,41 | 921,00 | 1021,00 | 1,3406 | 761,60 | 672,42 | 212,01 | 46% |
| mag-10 | 672,61 | 453,09 | 883,00 | 983,00 | 1,2544 | 783,64 | 691,88 | 238,79 | 53% |
| giu-10 | 670,78 | 464,26 | 884,50 | 984,50 | 1,2209 | 806,37 | 711,95 | 247,69 | 53% |
| lug-10 | 654,08 | 432,81 | 930,00 | 1030,00 | 1,2770 | 806,58 | 712,13 | 279,32 | 65% |
| ago-10 | 675,64 | 442,47 | 1002,00 | 1102,00 | 1,2903 | 854,06 | 754,05 | 311,59 | 70% |
| set-10 | 687,88 | 444,83 | 1044,00 | 1144,00 | 1,3067 | 875,49 | 772,97 | 328,14 | 74% |
| ott-10 | 737,17 | 448,20 | 1207,00 | 1307,00 | 1,3898 | 940,42 | 830,30 | 382,10 | 85% |
| nov-10 | 752,06 | 465,19 | 1304,00 | 1404,00 | 1,3661 | 1027,74 | 907,39 | 442,21 | 95% |
| dic-10 | 799,70 | 511,15 | 1425,75 | 1525,75 | 1,3220 | 1154,12 | 1018,97 | 507,82 | 99% |
| Premio medio di vendita | | | | | | | | 317,93 | |

l'incidenza sul prezzo al consumo del gasolio rappresentato dal costo del biodiesel e' meno di 1 cent per lt.

Infatti, sulla base del premio medio di vendita del biodiesel e della media del prezzo Platt's del gasolio, moltiplicato sulla percentuale dell'obbligo del 3,42% dell'anno 2010 si ottiene:

$$\begin{aligned} \text{Prezzo medio vendita del biodiesel} &= 317,93\text{€/mc} \\ 317,93\text{ €/mc} \times 3,42\% &= 10,87\text{ €/mc} \\ \text{Pari a} &= 1,087\text{ cent/lt} \end{aligned}$$



ASSOCOSTIERI Unione Produttori Biocarburanti

4. Criticita'

Nell'attuale congiuntura di crescita esponenziale del prezzo delle materie prime e contemporaneamente dell'incremento del prezzo del petrolio, il sistema produttivo nazionale di biocarburanti si trova in una situazione di forte criticità. Buona parte dell'obbligo di immissione in consumo, al momento coperto quasi totalmente dal biodiesel, viene soddisfatto con prodotto – biodiesel –proveniente da paesi extra-comunitari dove la produzione registra costi sensibilmente meno pesanti rispetto all'Italia, e significative agevolazioni.

Il fenomeno delle importazioni di biodiesel sul mercato italiano è in forte crescita, come dimostra l'andamento degli ultimi anni:

ANNO 2008: 29% IMPORTAZIONI SU VOLUMI TOTALI IMMESSE AL CONSUMO
ANNO 2009: 36% IMPORTAZIONI SU VOLUMI TOTALI IMMESSE AL CONSUMO
ANNO 2010: 51% IMPORTAZIONI SU VOLUMI TOTALI IMMESSE AL CONSUMO

Bioetanolo

Per quel che riguarda poi le anomalie nel mercato per il bioetanolo si riscontrano importazioni da paesi extra-CEE a dazio ridotto con aggiunta di benzina (prodotto denaturato) che, una volta in Europa, viene miscelato con bioetanolo non denaturato e detta miscela viene venduta nel mercato interno sotto la voce di "bioetanolo non denaturato", anche se in realtà contiene ancora, seppur in minima parte, benzina. Detto prodotto viene commercializzato in Europa ad un prezzo molto basso, in controtendenza con il costo delle materie prime agricole che hanno, invece, subito un forte incremento. Per gli operatori europei ciò rappresenta un forte ostacolo al posizionamento nel mercato del loro prodotto che diventa non concorrenziale in quanto il listino di riferimento "Platt's ethanol t2 fob Rotterdam" non rispecchia nella realtà la qualità prodotta in Europa, nettamente migliore rispetto a questo prodotto importato.

Un'altra debolezza del sistema italiano sta nel fatto che si sta incentivando il flusso in ingresso di bioetanolo prodotto anche in altri stati europei, ove gli impianti di produzione di bioetanolo sono oggetto di incentivi in termini di defiscalizzazione, a discapito dei produttori italiani che, non ricevendo alcuna agevolazione, hanno difficoltà a realizzare gli investimenti programmati.



ASSOCOSTIERI
Unione Produttori Biocarburanti

5. Situazione comunitaria

Come si evince dalla seguente tabella, l'Italia e' tra i paesi in forte ritardo rispetto agli obblighi comunitari.

| Paese | % quota |
|-------------------|---------|
| Italia | 3,5 |
| Estonia, lituania | 5,75 |
| Lettonia | 5 |
| Norvegia | 3,5 |
| Svezia | 5,75 |
| Finlandia | 4 |
| Polonia | 5,75 |
| Repubblica ceca | 4,5 e 6 |
| Germania | 6,25 |
| Slovacchia | 5,75 |
| Austria | 5,75 |
| Romania | 5,75 |
| Bulgaria | 3,5 |
| Cipro | 2,5 |
| Grecia | 5,75 |
| Slovenia | 5 |
| Portogallo | 5,75 |
| Spagna | 5,83 |
| Francia | 7 |
| Irlanda | 4 |
| Uk | 3,25 |
| Belgio | 4 |
| Paesi bassi | 4 |
| Ungheria | 5,75 |

I principali paesi europei, oltre ad avere quote minime obbligatorie più elevate rispetto all'Italia, al fine di combattere la concorrenza sleale dei paesi extra CEE, hanno già attivato e stanno sviluppando, politiche nazionali per sostenere il settore anche attraverso agevolazioni fiscali (ad esempio, Belgio, Grecia e Francia).



ASSOCOSTIERI
Unione Produttori Biocarburanti

6. Attuazione direttiva

La direttiva 2009/28 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, e', secondo la nostra valutazione, una norma che introduce rilevanti novità nel sistema di approvvigionamento energetico secondo obiettivi di miglioramento ambientale, di efficienza energetica e di diversificazione delle fonti di approvvigionamento.

Quanto da noi asserito trova conferma nella contestuale emanazione della direttiva 2009/30 per quanto attiene le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio e la stretta correlazione ed interdipendenza dei due provvedimenti.

Non va trascurato anche il valore etico - sociale della direttiva ai fini delle materie prime legato alla sostenibilità del prodotto ed alla diversificazione del reddito.

Il provvedimento di recepimento e' stato sviluppato sulla strategia definita dal Governo italiano con il Piano di Azione Nazionale trasmesso, come richiesto dalla direttiva, alla Commissione Europea nel Luglio 2010.

I punti cardini della strategia espressa nel piano sono rappresentati da:

A) misure di sviluppo: quota minima di obbligo, con percentuale aumentata nel tempo e fino a raggiungere la percentuale del 10% al 2020.

B) riconoscimento di maggior valore, ai fini del rispetto dell'obbligo, ai biocarburanti di seconda generazione, a quelli ricavati dai rifiuti e da altre materie prime non alimentari e quelle che presentano maggiori vantaggi in termini di emissioni evitate di gas serra o garantiscano specifici obiettivi ambientali;

C) introduzione di misure volte a sostenere l'impiego in extra rete di biodiesel miscelato al 25% (ad esempio, nelle flotte di trasporto pubblico);

D) sistema di tracciabilità e verifica per tutte le fasi del ciclo produttivo, dalla coltivazione delle materie prime agricole fino al prodotto finito;

E) sistema nazionale di verifica che integri tutti gli elementi necessari ad individuare il rispetto delle condizioni "on/off" della direttiva.

Lo schema di provvedimento di recepimento della direttiva risulta perfettamente in linea con la strategia espressa nel Piano di Azione Nazionale e non introduce



ASSOCOSTIERI Unione Produttori Biocarburanti

alcuna restrizione nell'approvvigionamento dei biocarburanti, in quanto consente la libera scelta di acquisire prodotto dall'estero o dalla produzione nazionale, a seconda della valutazione di convenienza del soggetto obbligato.

La condizione di accreditamento degli impianti di produzione estesa a tutti i prodotti immessi sul mercato nazionale, sia di provenienza extra-comunitaria, comunitaria e nazionale, risponde al preciso obbligo in capo agli stati di "vigilare" sulla sostenibilità dei biocarburanti, al fine di evitare che possano essere immessi sul mercato prodotti che eludono gli elementi fondamentali di rispetto dei principi etico, sociali ed ambientali fissati dalla direttiva.

Tali misure sono state adottate da molto tempo da parte di altri paesi europei al fine di una rigorosa attività di controllo imposta dalla direttiva.

Pertanto, l'art. 29 – comma 3 non aggiunge ulteriori criteri alla sostenibilità dei biocarburanti che sono definiti in perfetta rispondenza al contenuto della direttiva europea.

Inoltre, tali criteri di sostenibilità non vengono inficiati dal comma 4 dell'art. 29 della direttiva, che interviene a favore dei soggetti obbligati, introducendo una maggiorazione al contenuto energetico effettivo dei biocarburanti prodotti negli stabilimenti ubicati nei paesi dell'Unione Europea, non ai fini della sostenibilità dei biocarburanti, ma ai soli fini del rispetto dell'obbligo.

Secondo la valutazione della nostra Associazione, la carenza del provvedimento sta nel continuo rinvio ad una decretazione successiva e quindi si presenta più come provvedimento strategico che attuativo.

Viene rinviata ad una successiva decretazione:

1. La fissazione della quota d'obbligo per gli anni dal 2015 al 2020;
2. La definizione delle modalità di accreditamento degli impianti di produzione abilitati ad immettere prodotto sul mercato italiano;
3. La definizione delle maggiorazioni per i biocarburanti prodotti in stabilimenti ubicati nei paesi dell'unione europea;
4. La definizione della maggiorazione per i biocarburanti immessi in consumo al di fuori della rete di distribuzione dei carburanti;
5. La maggiorazione per i biocarburanti prodotti a partire rifiuti e sottoprodotti



ASSOCOSTIERI
Unione Produttori Biocarburanti

Ancor più grave appare nello schema di decreto legislativo il rinvio al provvedimento attuativo della direttiva 200/30/CE in materia di criteri e verifica della sostenibilità.

Su tale aspetto lo schema di decreto legislativo non risulta in linea con la direttiva di recepimento che, per il settore dei biocarburanti, poggia l'intero sistema regolamentare sulla sostenibilità dei biocarburanti anche ai fini della qualità dei combustibili fossili

Quanto sopra ha comportato un disallineamento delle date richiamate nei due provvedimenti e, poichè in termini temporali sarà emanato successivamente il provvedimento di recepimento della direttiva 2009/30, e' evidente la prevalenza delle date di quest'ultimo provvedimento.

Alla luce di quanto sopra, pur condividendo il provvedimento quale quadro strategico di politica di sviluppo dei biocarburanti, al fine di consentire agli operatori economici interessati di definire la propria politica gestionale sulla base dei nuovi, pesanti oneri e di rispettare i termini imposti, si rende assolutamente necessario che il provvedimento venga emendato introducendo fin da subito tutti quegli elementi essenziali che definiscono il quadro normativo di recepimento della direttiva.

A tal fine, si chiede che:

- A) nel testo vengano esplicitate le misure delle maggiorazioni previste nello schema di decreto legislativo e che saranno attuate a far data dell'entrata in vigore del provvedimento stesso;
- B) per velocizzare e garantire la procedura della premialità degli impianti ubicati nei paesi dell'Unione Europea, introdurre un meccanismo di accertamento della produzione del prodotto da parte degli uffici doganali competenti secondo le modalità definite da apposita circolare dell'Agenzia delle Dogane;
- C) inserimento dei valori delle premialità già nel testo del decreto legislativo di recepimento;
- D) partendo dal presupposto che già in altri paesi quali l'Inghilterra, la Francia e l'Olanda, e' già vigente la premialità dei biocarburanti prodotti a partire da rifiuti e da sottoprodotti, inserire tale maggiorazione nella misura di 5Gcal, anche al fine di determinare situazioni di equa concorrenza con gli altri stati europei, estendendo la maggiorazione ai biocarburanti prodotti a partire da materie prime non alimentari fin dall'origine.



ASSOCOSTIERI
Unione Produttori Biocarburanti

- E) armonizzare le date dello schema di provvedimento di recepimento con lo schema di recepimento della direttiva 2009/30 sia come entrata in vigore degli adempimenti, che per quanto riguarda i criteri di sostenibilità e di verifica della sostenibilità;
- F) adeguare il termine residui di cui allo schema di recepimento della direttiva 2009/30 con il termine di sottoprodotto di cui allo schema di provvedimento della direttiva 2009/28;
- G) adeguare al nuovo decreto legislativo 205/10 la definizione di rifiuto e sottoprodotto.