



Osservazioni allo schema di Decreto legislativo di recepimento della direttiva RED II (atto n. 292) - Mobilità e trasporti

Il Presente documento contiene le osservazioni delle Associazioni ambientaliste al testo dello Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, all'esame delle Commissioni riunite Industria e Ambiente del Senato, in materia mobilità e trasporti (art. 39 sino al 42 + Allegato VIII).

In breve, le osservazioni intervengono in materia di trasporti e sull'uso delle rinnovabili nel settore con alcune proposte sull'articolo 39, sulle norme in materia di biocarburanti all'articolo 40, sull'articolo 42 relativo ai criteri di sostenibilità e sulle materie prime double counting dell'allegato VIII.

L'esclusione delle materie prime a rischio deforestazione (olio di palma, di soia e loro derivati e sottoprodotti), era formulata in modo semplice e chiaro nella Legge Delega 53/2021, mentre nel Decreto legislativo appare condizionata e confusa (vedi comma 1c dell'art. 40 e art. 42), rinviando a certificazioni inesistenti o alla descrizione di criteri complessi, che rinviano a loro volta a futuri decreti e norme. Per questa ragione si ripropone la semplicità della formulazione della Legge Delega.

Per facilitare la lettura e la comprensione, **IN NERETTO** le aggiunte ai testi dello Schema di Decreto.

Art. 39 (Utilizzo dell'energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti) - Commi 1, 3 e 4

Al fine di promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti, conformemente alla traiettoria indicata nei Piani Energia e Clima, valuti il Governo di includere nel computo totale non solo benzina, diesel e gas usati nei trasporti terrestri (**strada, ferrovia**), **ma anche i carburanti per aviazione e per navigazione interna e l'energia elettrica usata in ogni tipo di trasporto**. Di conseguenza la quota obbligata di rinnovabile da conseguire al 2030 (il 16% sull'impresso al consumo) potrebbe essere ricavata come rapporto fra le seguenti grandezze:

- a) al denominatore: tutte le fonti energetiche immesse al consumo del settore trasporti (benzina, diesel, metano, biocarburanti, **carburanti per aviazione, per navigazione interna, biometano ovvero biogas, elettricità**);
- b) al numeratore: biocarburanti e biometano ovvero biogas per trasporti, **elettricità rinnovabile usata per i trasporti**, carburanti liquidi e gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, anche quando utilizzati come prodotti intermedi per la produzione di carburanti convenzionali, e carburanti da carbonio riciclato, tutti considerati indipendentemente dal settore di trasporto in cui sono immessi.

Valuti il Governo, nel Comma 3, relativo agli obiettivi differenziati per energie rinnovabili usate nei trasporti, se assegnare un **obiettivo per l'elettricità rinnovabile nei trasporti, a partire da (almeno) 1% del consumo nel 2023, sino ad un minimo del 6% del consumo nel 2030 del contenuto energetico dei consumi per il trasporto, al netto (senza considerare) fattori moltiplicativi**. Di conseguenza, anche l'elettricità rinnovabile partecipa al pari degli altri biocarburanti e degli obiettivi previsti nei commi 1, 2 e 3, al **sistema dei Certificati di Immissione al Consumo, come previsto dal Comma 4**, e come già previsto dalla Legge di delegazione Europea 2021 (LEGGE 22 aprile 2021, n. 53), permettendo all'elettricità rinnovabile di essere valorizzata attraverso titoli di credito.

Relazione

Bisogna considerare la necessaria e rapida elettrificazione dei veicoli e dei consumi nel settore della mobilità e dei trasporti per tutti i veicoli leggeri (automobili, furgoni) e per tutti i viaggi inferiori a 200 km al giorno, dove i veicoli solo elettrici sono destinati a prendere il sopravvento tra il 2025 e il 2030. Il settore dipenderà da elettricità sempre più rinnovabile (70% entro il 2030). Quindi, per raggiungere i target definiti a livello europeo, è necessario valorizzare anche l'energia elettrica rinnovabile utilizzata nella ricarica dei veicoli, degli autobus del trasporto pubblico, come del trasporto ferroviario.

Meccanismi che permettono all'elettricità rinnovabile utilizzata nella ricarica di veicoli elettrici di essere valorizzata, attraverso titoli di credito cedibili alle aziende sottoposte all'obbligo di immettere in consumo carburanti sempre più rinnovabili, sono già attivi in altri Stati Membri, come ad esempio in Olanda e Germania, con risultati molto positivi.

In Italia dal 2006 è stato introdotto l'obbligo per i soggetti per i quali si verificano i presupposti per il pagamento dell'accisa su benzina e gasolio per i trasporti, di immettere in consumo biocarburanti secondo un quantitativo annuo calcolato sulla base del contenuto energetico dei carburanti fossili immessi in consumo nello stesso anno. Per rispettare gli obblighi i soggetti



obbligati possono anche acquistare i Certificati di Immissione in Consumo (CIC) da tutti quei soggetti che ne abbiano disponibilità. L'elettricità rinnovabile utilizzata nei trasporti non è inclusa nello schema, anche perché il meccanismo è nato quando la mobilità elettrica a zero emissioni non era ancora diffusa, ma questa esclusione oggi non è più giustificabile.

Includere quindi l'elettricità, al pari dei biocombustibili e del biometano, nei meccanismi di generazione dei crediti significa ampliare per i soggetti obbligati la rosa di opzioni per rispettare i target loro imposti. Ciò significa quindi evitare un mercato dei crediti eccessivamente "corto" che graverebbe sui soggetti obbligati con prezzi dei crediti elevati. Questo diventa ancora più importante alla luce del fatto che i biocarburanti di prima generazione contribuiranno in modo sempre decrescente al raggiungimento del target, dovendo quindi essere sostituiti da altre forme di energie rinnovabili.

Il settore innovativo dei biocarburanti avanzati, parte di una economia circolare delle bioenergie, richiedere importanti cambiamenti produttivi nel settore dell'agri-industria. È controproducente investire su un mercato (trasporto terrestre leggero) destinato all'elettrificazione. Bisogna orientare al più presto il mercato dei carburanti alternativi verso settori duraturi, in cui l'elettrificazione non possa realisticamente essere competitiva nei prossimi 10-20 anni: come l'aviazione, i grandi cargo. Ecco perché questi settori vanno inclusi subito negli obblighi e nei meccanismi incentivanti.

Per le altre considerazioni più approfondite si allega la memoria Legambiente - T&E Italia, che è stata approfondita anche in incontri e interlocuzioni tecniche con altre associazioni ambientaliste, in aggiunta a associazioni come Motus-e e imprese come Eni e Api.

Art. 40 (Norme specifiche per i biocarburanti, ...)

Poiché nella Legge di delegazione europea 2019/20 (22 aprile 2021, n. 53) si afferma: ***“A partire dal 1° gennaio 2023, escludere dagli obblighi di miscelazione al combustibile diesel e dalla produzione elettrica rinnovabile, così come dal relativo conteggio delle fonti rinnovabili e dai sussidi di mercato, quali certificati di immissione in consumo (CIC), ex certificati verdi (CV) o tariffe onnicomprensive (TO), le seguenti materie prime in ragione delle evidenze degli impatti in termini di deforestazione:***

- 1) ***olio di palma, fasci di frutti di olio di palma vuoti, acidi grassi derivanti dal trattamento dei frutti di palma da olio (PFAD);***
- 2) ***olio di soia e acidi grassi derivanti dal trattamento della soia di importazione.”***

Valuti il Governo di escludere anche la soia e sui derivati, in quando materia prima a rischio ILUC, così come escludere l'olio di palma certificato rispetto dei criteri dettati dall'articolo 4 del regolamento delegato (UE) 2019/807 della Commissione Europea, in quanto di difficile verifica. Si invita di conseguenza il Governo ad escludere nell' **Allegato VIII** tra **Materie prime double counting - Parte A. il punto:**

“g) Effluente da oleifici che trattano olio di palma e fasci di frutti di palma vuoti;”

Si chiede tale esclusione perché sia gli effluenti che i fasci di frutti vuoti sono sottoprodotti dei mulini di produzione dell'olio di palma già esclusi dai carburanti sostenibili nell'attuale formulazione dell'art. 40 così come dai bioliquidi per la generazione elettrica nella Legge Delega.

Relazione

In questi 10 anni di biocarburanti normati in Europa dalla prima direttiva REDI, il settore ha sperimentato diverse false partenze e turbative speculative nello sviluppo di un mercato nuovo e fortemente competitivo, anche a causa di errori, riconosciuti dalle stesse istituzioni europee. In particolare, l'uso intensivo di olio di palma e olio di soia, compresi loro derivati, hanno reso evidente:

- conseguenti tensioni sul mercato agroalimentare, con conseguente ricerca di nuovi suoli agricoli,
- distruzione di foreste e torbiere ad elevata biodiversità, soprattutto in Indonesia, Malesia, Amazonia, Sudamerica e alcune zone dell'Africa,
- sulla base di studi di scenario avviati dalla stessa Commissione, che gran parte dell'aumento di domanda di olio di palma e di soia (cresciuta rispettivamente del 45% e 8%) causata in parte dai biocarburanti europei, ha classificato la coltivazione della palma ad alto rischio ILUC e, secondo un recente briefing di Transport & Environment¹, questo vale anche per la soia;
- dal punto di vista delle conseguenze sulle emissioni CO2 e climalteranti, **l'uso di olio di palma triplica in media le emissioni rispetto al gasolio fossile e l'uso dell'olio di soia raddoppia le emissioni del gasolio fossile²**. Quindi, meno se ne produce e se ne consuma, meglio è.

¹ “[Is soy the new palm oil?](#)”, Transport & Environment, Novembre 2020

² “[Globiom: the basis for biofuel policy post-2020](#)”, Transport & Environment, Aprile 2016

Di conseguenza, con il regolamento delegato (UE) 2019/807 la Commissione Europea ha definito gli obblighi limite di esclusione di tali materie prime di importazione extra europee. L'olio di palma è consentito, pur in quantitativo decrescente a partire dal 2019, sino al 2030, con una eccezione limitata a coltivazioni di "piccoli produttori" certificati, anche se non è ancora chiaro come si possa definire e tracciare, con le forme di certificazione attualmente in uso e riconosciute (che per altro non si sono dimostrate veramente efficaci a fermare la deforestazione illegale) , simili limitate quantità (frutti e olio finiscono miscelati negli stessi mulini e nelle stesse navi cisterna di diversi produttori).

È delegata, anzi auspicata, agli Stati Membri la facoltà di anticipare le limitazioni all'uso sia dell'olio di palma che di soia e loro derivati. Infatti, si fa notare che ad ora, tra gli Stati membri che hanno già recepito la REDII, l'Italia non è certo tra i più tempestivi e coraggiosi:

Paese / anno esclusione	2021	2022	2023	2026	2030
Francia	olio di palma	olio di soia			
Olanda		olio di palma e di soia			
Danimarca	olio di palma	olio di soia			
Austria	olio di palma				
Portogallo		olio di palma			
Svezia		olio di palma			
Italia			olio di palma e di soia		
Germania			olio di palma		
UE limite max	uso decrescente				phase out



Art. 42 (Criteri di sostenibilità ...)

Si invita il governo a non prevedere quanto disposto dal seguente punto: *“5. I criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui alla lettera b) del comma 1 non si applicano con riferimento all’energia elettrica, il riscaldamento e il raffreddamento prodotti a partire dai rifiuti solidi urbani.”*

Relazione

La lettera b) del comma 1 si riferisce ad una riduzione del conteggio della CO2 rinnovabile per preservare il suolo forestato: non si comprende perché tale obiettivo non debba riguardare anche la combustione di biomasse in inceneritori, collegati o meno a impianti di cogenerazione collegati a reti urbane. Di conseguenza si propone la soppressione dell’eccezione prevista.

Allegato VIII Materie prime *double counting*

Parte B. (...)

a) “Olio da cucina usato”

Si invita il Governo a limitare il doppio vantaggio all’olio vegetale usato **derivante dalle raccolte nei paesi dell’Unione Europea**, almeno sino a quando non sia possibile verificare in modo attendibile l’origine dell’olio usato.

Relazione

Va evitato il largo e sospetto uso di cosiddetti oli vegetali usati di importazione per esempio dal sud est asiatico, come denunciato più volte nei mesi e negli anni scorsi. Mentre si conosce l’origine degli oli derivanti dalla raccolta nazionale – almeno 100.000 tonnellate (su un totale di 1.500.000 tonnellate di biodiesel bruciato nelle auto diesel) nel corso del 2019 e forse di più nel 2020, secondo il Gestore Servizi Energetici (che sovrintende per legge il mercato dell’energia), sono state importate dalla Cina, trattate in raffinerie spagnole e infine distribuite nelle normali pompe carburante italiane.

È noto che l’olio di palma grezzo, probabilmente di qualità scadente, coltivato in piantagioni non certificate e frutto di deforestazione, possa - da parte di operatori asiatici inaffidabili - essere qualificato come rifiuto – e quindi oggetto a doppio incentivo, nel gasolio da autotrazione. A gettare l’allarme sono gli stessi atti parlamentari e delle istituzioni europee. La Relazione Speciale della Corte dei Conti Ue depositata il 9 aprile 2019 alla Camera dei deputati nell’ambito di un’indagine conoscitiva che afferma: *“La possibilità del conteggio per un valore doppio dei biocarburanti prodotti da rifiuti e residui ha condotto a una situazione in cui il biodiesel prodotto da Uco è spesso commercializzato a un prezzo più elevato del biodiesel prodotto con olio vegetale. Vi era pertanto il rischio che l’olio venisse adulterato per essere venduto come olio da cucina esausto”*.

Il problema è stato sollevato anche dall’Onorevole Rossella Muroli in una interrogazione parlamentare con la quale si chiede al Ministro Roberto Cingolani di *“impedire l’importazione falsi rifiuti da cucina (UCO), ... anche con lo scopo di salvaguardare i consorzi di raccolta, gli operatori onesti dell’economia circolare, delle bioenergie e dei carburanti”*. A ribadire l’allarme e chiedere il blocco delle importazioni di dubbi oli vegetali usati, sono anche il presidente Reno Fano del Consorzio di raccolta degli oli esausti RenOils e il presidente Tommaso Campanile del Conoe (vedi video dichiarazioni pubblicate su www.lanuovaecologia.it), ovvero i due consorzi italiani di raccolta. I provvedimenti enunciati nella proposta di legge sono infatti al momento largamente insufficienti ad arginare un fenomeno che, dalle rappresentanze di diversi Stati Europei è stata definita una “truffa biodiesel”, tanto che la Commissione ha promesso di intervenire con prossimi atti.



Allegato VIII Materie prime *double counting*

All'Allegato VIII dello Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (RED II) tra le materie prime ammesse alla produzione di biometano avanzato non sono previsti i "batteri", fondamentali invece, per esempio, nella produzione di biobutandiolo.

Con la lettera t) dell'articolo 11 del decreto interministeriale (Mise/Minambiente) del 2 marzo 2018 veniva introdotta una modifica recante "L'Allegato 3 è sostituito dall'Allegato 1, parte 2 - bis al decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, secondo le definizioni riportate nel medesimo decreto legislativo come modificato dal decreto legislativo 21 marzo 2017, n. 51..." di fatto con questa integrazione vengono inseriti ulteriori fattispecie di materie prime tra cui figurano anche i "batteri".

Alla luce di questa modifica si propone di prevedere l'inserimento nell'Allegato 8 del presente schema di decreto legislativo tra le materie prime ammesse alla produzione di biometano avanzato anche i "batteri" come definiti dalla lettera v) della parte 2-bis dell'Allegato 1 del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28:

lettera v) Batteri, se la fonte energetica è rinnovabile in conformità all'articolo 2, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28.

Inoltre si propone di prevedere l'emanazione di uno specifico decreto ministeriale che preveda tale integrazione.