

# Come correggere la politica europea sui carburanti puliti

L'analisi di T&E per la nuova Direttiva Energie Rinnovabili

Settembre 2017

## Riepilogo

La Direttiva sulle Energie Rinnovabili del 2009 (RED I) dell'Unione Europea era concepita per aumentare la quota di carburanti "rinnovabili" nei trasporti. A questo scopo l'UE ha imposto un obiettivo del 10% di energia rinnovabile nei trasporti in ciascuno degli stati membri. La politica dell'UE si è concentrata sul raggiungimento di grandi volumi di carburanti rinnovabili tralasciando l'impiego di appropriati standard qualitativi – secondo un criterio di sostenibilità – in merito a quali carburanti potessero contribuire a tale obiettivo. Per questa ragione il mercato dell'UE dei carburanti rinnovabili per i trasporti è oggi dominato dal biodiesel vegetale, sempre più spesso ricavato da olio di palma. In termini di gas serra, il biodiesel ha in media un impatto l'80% superiore al diesel fossile che sostituisce. Il risultato è che la politica dell'UE per i carburanti puliti ha aumentato, invece di ridurre, le emissioni nei trasporti. Questa politica ha anche avuto delle pesanti conseguenze sia dal punto di vista sociale che ambientale, quali la deforestazione e la perdita di biodiversità nei paesi extra-UE.

La Commissione Europea ha ora proposto di rivedere la sua politica per l'energia rinnovabile nel settore trasporti per il periodo 2021-2030. A novembre 2016 ha pubblicato la nuova Direttiva per l'Energia Rinnovabile (RED II). I punti salienti della proposta sono:

1. Una riduzione del limite fissato per i biocarburanti di prima generazione (basati su alimenti o mangimi) al 3,8% entro il 2030, a partire dal tetto del 7% del 2020.
2. Un mandato di miscelazione ai produttori di carburanti volto ad aumentare l'offerta di carburanti avanzati nei trasporti al 6,8% entro il 2030. Il 3,6% di cui deve provenire da biocarburanti avanzati (principalmente basati sui rifiuti e sugli scarti).

La proposta della Commissione rappresenta un valido tentativo di spostare il sostegno dell'UE dai biocarburanti di origine vegetale verso carburanti rinnovabili migliori, come i biocarburanti avanzati e l'elettricità rinnovabile. Tuttavia, la proposta presenta ancora gravi lacune. Questa sintesi riassume le raccomandazioni di T&E volte a correggere la politica dell'UE in materia di carburanti puliti una volta per tutte. Le nostre raccomandazioni principali sono:

1. **Eliminare il biodiesel di origine agricola entro il 2025.** Oggi il biodiesel dell'UE è in media l'80% peggiore del diesel fossile. E' sempre più spesso derivato dall'olio di palma ed ha un fortissimo impatto negativo sul clima, sull'ambiente e sulla società. Deve essere eliminato quanto prima.
2. **Diminuire il tetto per tutti i biocarburanti di origine agricola allo 0% entro il 2030.** I biocarburanti di prima generazione, richiedendo grandi quantità di terra per produrre energia, non rappresentano una soluzione generalizzabile né sostenibile per decarbonizzare i trasporti. Il sostegno ai biocarburanti di origine agricola deve essere totalmente abolito, soprattutto se si considera che la politica dell'UE non conteggia le emissioni indirette dovute al cambiamento di destinazione dei terreni.
3. **Garantire la qualità dei (bio)carburanti avanzati.** I biocarburanti avanzati possono contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte nei trasporti. Tuttavia, il mandato di miscelazione del 6,8% proposto dalla Commissione richiederà delle misure aggiuntive per mantenere la qualità necessaria a garantire che i combustibili avanzati producano reali riduzioni delle emissioni.
4. **Adottare incentivi più forti per l'elettricità rinnovabile nei trasporti.**

# 1. Il contesto

## 1.1 La politica attuale per i biocarburanti – la RED 2020 e la FQD

L'attuale Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED) dell'UE per il periodo 2010-2020 prescrive agli Stati membri di avere il 10% di energia rinnovabile nei trasporti entro il 2020. Parallelamente, la Direttiva sulla Qualità dei Carburanti (FQD) impone ai produttori di carburanti operanti nell'UE di ridurre del 6% l'impronta climatica dei carburanti rispetto ai livelli del 2010 entro il 2020. La RED stabilisce la quantità di energia rinnovabile nei trasporti, mentre la FQD delinea una traiettoria di decarbonizzazione per i combustibili (qualità).

L'attuale legislazione consente di raggiungere questi due obiettivi utilizzando una varietà di carburanti, tra cui i biocarburanti vegetali, i biocarburanti avanzati, il biometano o l'elettricità rinnovabile. Nel 2015, la quota totale delle energie rinnovabili nei trasporti ha raggiunto il 6%, di cui l'88% biocarburanti<sup>1</sup>. Delle preoccupazioni sulla sostenibilità dei biocarburanti vegetali emersero anche prima dell'adozione della RED e della FQD nel 2008/2009. Ma questo aspetto non venne affrontato nella prima fase legislativa. La Commissione è stata chiamata ad affrontare la questione della sostenibilità dei biocarburanti - e in particolare del cambiamento (indiretto) dell'uso dei terreni - solo in una fase successiva.

### Cambio indiretto dell'uso dei terreni

Quando dei terreni ad uso agricolo vengono utilizzati per la produzione di biocarburanti, l'agricoltura deve espandersi altrove per soddisfare la domanda esistente (spesso crescente) per coltivazioni destinate all'alimentazione umana e animale. Questa messa in coltura di terra supplementare avviene su foreste, praterie, torbiere, zone umide e altri ecosistemi ricchi di carbonio. Tale processo comporta un aumento sostanziale delle emissioni di gas a effetto serra (GHG), denominate emissioni da Cambiamento Indiretto di Destinazione dei Terreni (anche noto come impatto ILUC, Indirect Land Use Change). Se si tiene conto delle emissioni ILUC, alcuni biocarburanti di origine alimentare hanno in media più emissioni di gas serra rispetto ai combustibili fossili che dovrebbero sostituire. L'attuale politica in materia di biocarburanti contabilizza solo le emissioni dirette, non quelle da ILUC.

A ottobre 2012 la Commissione Europea ha presentato una proposta legislativa per affrontare il problema del cambiamento indiretto di destinazione dei terreni. Ha proposto di limitare al 5% la quantità di biocarburanti di origine alimentare che possono essere conteggiati ai fini dell'obiettivo per le energie rinnovabili nei trasporti, ma non ha richiesto la contabilizzazione delle emissioni da ILUC dei biocarburanti<sup>2</sup>. Nel 2015, dopo tre anni di discussioni, le istituzioni dell'UE hanno trovato un accordo su un [compromesso finale](#):

- I biocarburanti di origine agricola (agricoltura alimentare ed energetica) possono essere conteggiati fino a un massimo del 7% del carburante per i trasporti compreso nell'obiettivo rinnovabili;
- Le emissioni da ILUC sono riconosciute, ma vengono utilizzate solo per fini contabili;
- Occorre fissare un obiettivo nazionale per incentivare l'uso di biocarburanti avanzati (come definiti nella parte A dell'Allegato IX della direttiva ILUC<sup>3</sup>) con un livello indicativo dello 0,5%.

Il riconoscimento degli effetti dell'ILUC e il limite ai biocarburanti derivati dall'agricoltura rappresentano un piccolo passo avanti verso la correzione dei difetti della RED e della FQD iniziali. Tuttavia, l'accordo del 2015 non è riuscito a rendere sostenibile la politica UE in materia di carburanti rinnovabili per i trasporti.

## 1.2 Gli impatti della politica attuale dell'UE in materia di biocarburanti

1. L'attenzione dell'UE per la quantità rispetto alla qualità ha portato ad una situazione in cui circa l'80% dei

<sup>1</sup> Relazione sui progressi delle energie rinnovabili, Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle regioni, 2017.

<sup>2</sup> Proposta della Commissione [2012/0288](#), 17 Ottobre 2017.

<sup>3</sup> Direttiva 2015/1513, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L1513&from=EN>.

biocarburanti nel mercato UE è biodiesel prodotto dall'agricoltura<sup>4</sup>. Il biodiesel a base vegetale è mediamente [l'80% peggiore per il clima rispetto al diesel fossile](#)<sup>5</sup>. La quota di olio di palma importato destinato ai trasporti è aumentata drasticamente negli ultimi anni, rendendo gli [automobilisti dell'UE i principali consumatori di olio di palma](#) nel 2014 e nel 2015<sup>6</sup>. L'olio di palma è in media tre volte più dannoso per il clima del diesel fossile. Sulla base della miscela di biocarburanti stimata dal rapporto Globiom - la relazione della Commissione che calcola le emissioni imputabili al cambiamento di destinazione d'uso dei terreni dovuto alla crescita della domanda di biocarburanti - contabilizzando le emissioni da ILUC, le emissioni complessive nei trasporti aumenteranno dell'1,4% nel 2020<sup>7</sup>. Nonostante la quota di biocarburanti da rifiuti e residui sia aumentata negli ultimi anni<sup>8</sup>, le colture alimentari continuano a dominare il mercato dei biocarburanti.

2. La politica dell'UE in materia di biocarburanti ha un impatto significativo sui cambiamenti d'uso del suolo. La politica attuale - tenendo conto del limite del 7% - dovrebbe portare globalmente alla conversione di 6,7 milioni di ettari di terreno<sup>9</sup>, circa le dimensioni dell'Irlanda. La credibilità e "la pertinenza del sistema di certificazione della sostenibilità dell'UE è compromessa senza queste informazioni [ILUC]", secondo una [relazione della Corte dei conti europea](#) (ECA), l'organismo indipendente dell'UE incaricato di controllare la spesa pubblica europea.

3. C'è una mancanza di trasparenza sulla tipologia di biocarburanti forniti sia a livello dell'UE che sui diversi mercati nazionali. Alcuni paesi, come i Paesi Bassi e il Regno Unito, stanno divulgando informazioni sul profilo delle emissioni globali (GHG) dei combustibili forniti da ogni produttore di carburanti, mentre altri paesi non dispongono di dati pubblici sulla tipologia di carburante, la sua origine o l'impatto sul clima. Mancano inoltre informazioni pubbliche a livello dell'UE sul tipo di materie prime utilizzate nella produzione di biocarburanti.

La Commissione Europea riconosce questi impatti e dal 2014 ha affermato più volte che i biocarburanti di origine alimentare hanno un ruolo limitato nella decarbonizzazione del settore dei trasporti<sup>10</sup>. Ha anche affermato la necessità di porre fine al sostegno pubblico ai biocarburanti di origine agricola dopo il 2020 e di sostenere alternative migliori, come i biocarburanti prodotti dai rifiuti e dai residui e l'uso di elettricità rinnovabile nei trasporti. Nel luglio 2016, nella sua Strategia Europea per una Mobilità a Basse Emissioni, la Commissione ha ribadito la sua posizione sui biocarburanti a base alimentare dichiarando che verranno eliminati<sup>11</sup>.

## 2. La proposta della Commissione per una nuova Direttiva sulle Energie Rinnovabili

Alla fine del 2016 la Commissione ha presentato il pacchetto "Energia pulita per tutti gli europei". Comprende una nuova Direttiva sulle Energie Rinnovabili per il periodo 2021-2030 (RED II) che fissa un obiettivo generale dell'UE di almeno il 27% per le energie rinnovabili, vincolante a livello dell'UE ma non a livello nazionale. Il regolamento sulla governance<sup>12</sup>, che stabilisce una serie di obblighi di rendicontazione per gli Stati membri, costituirà la base per monitorare il raggiungimento dell'obiettivo complessivo del 27%.

Per i trasporti, la nuova RED propone l'obbligo per i produttori di carburanti - non gli Stati membri come nel vecchio RED - di fornire o "miscelare" il 6,8% di biocarburanti avanzati, elettricità rinnovabile e altri carburanti avanzati. Non ci sarà più un obiettivo per i biocarburanti di origine vegetale, mentre il tetto massimo per i biocarburanti di origine vegetale contabilizzabili per gli obiettivi in tema di energie rinnovabili scende dal 7 al 3,8%.

La proposta della Commissione rappresenta un valido tentativo per abbandonare il sostegno dell'UE ai biocarburanti di origine vegetale a favore di carburanti rinnovabili migliori come i biocarburanti avanzati e l'elettricità rinnovabile.

<sup>4</sup> Renewable Energy Progress Report, 2017.

<sup>5</sup> Ecofys, IIASA e E4tech, [The land use change impact of biofuels consumed in the EU Quantification of area and greenhouse gas impacts](#), rapporto Globiom, 2015.

<sup>6</sup> [Europe keeps burning more palm oil in its diesel cars and trucks](#), T&E, 2016.

<sup>7</sup> Sintesi T&E [Globiom, the basis for biofuels policy post 2020](#), Aprile 2016.

<sup>8</sup> Del 23% (senza doppio conteggio) nel 2015, Renewable energy Progress Report, 2017.

<sup>9</sup> Ibid, rapporto Globiom.

<sup>10</sup> Comunicazione della Commissione, [A policy framework for climate and energy in the period from 2020 to 2030](#), 2014.

<sup>11</sup> Commissione Europea, [A European Strategy for Low-Emission Mobility](#), luglio 2016.

<sup>12</sup> Commissione Europea, [Proposal on the Governance of the Energy Union](#), novembre 2016.

Tuttavia, la proposta presenta ancora gravi lacune.

1. La proposta non elimina completamente i biocarburanti a base alimentare. In altre parole, i biocarburanti con un forte impatto da ILUC possono ancora essere conteggiati ai fini dell'obiettivo dell'UE in materia di energie rinnovabili. Inoltre questi vengono ancora considerati carburanti a emissioni zero nell'ambito degli obiettivi climatici nazionali fissati nel regolamento sulla ripartizione degli sforzi, creando un ulteriore incentivo.
2. La proposta si concentra ancora sulla quantità (obbligo di miscelazione) piuttosto che sulla qualità (obiettivo in termini di gas serra). Esiste quindi il rischio di ripetere vecchi errori per quanto riguarda i biocarburanti avanzati. La Commissione non ha infatti proposto un solido quadro di sostenibilità per i biocarburanti avanzati e le nuove tecnologie dei carburanti.

Di seguito presentiamo alcune raccomandazioni per migliorare e rendere più pulita la politica dell'UE in materia di carburanti.

## 2.1 Verso una completa eliminazione dei biocarburanti di origine agricola, iniziando dal biodiesel

**La proposta della Commissione** mira a ridurre la quantità di prodotti alimentari e mangimi che possono essere conteggiati ai fini dell'obiettivo globale dell'UE in materia di energie rinnovabili, riducendo il limite dal 7% dell'energia nel trasporto stradale e ferroviario nel 2021 al 3,8% nel 2030. Questo limite non si applica alle colture energetiche<sup>13</sup>. Gli Stati membri hanno la possibilità di adottare un limite inferiore e possono anche imporre un limite inferiore per i biocarburanti prodotti da oli vegetali, ossia biodiesel vegetale, a causa delle maggiori emissioni da ILUC. La Commissione non propone di includere le emissioni da ILUC nella contabilizzazione della riduzione di emissioni di gas serra e utilizza il tetto massimo fissato per le colture alimentari e per l'alimentazione animale come strumento per far fronte a tale fenomeno.

**La proposta della Commissione non affronta l'impatto dei biocarburanti sui cambiamenti di destinazione d'uso dei terreni** poiché non tiene conto delle emissioni da ILUC. Se si prendessero in considerazione tutte le emissioni di gas serra prodotte dai biocarburanti, la maggior parte dei biocarburanti attuali dell'UE non rispetterebbe le soglie di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stabilite nella RED<sup>14</sup>. Dei criteri di sostenibilità adeguati per i biocarburanti che includano le emissioni da ILUC, uniti a un limite massimo delle colture decrescente allo 0% nel 2030, escluderebbero i biocarburanti ad alto rischio dall'ammissibilità ai finanziamenti della RED, prima dell'eliminazione totale nel 2030. L'attuale proposta della Commissione si traduce in una riduzione di soli 1,1 punti percentuali della quota del 4,9% di biocarburanti nei trasporti già raggiunta nel 2014<sup>15</sup>, e non è ambiziosa quanto la strategia della Commissione per una mobilità a basse emissioni che ha affermato l'intenzione di "eliminare gradualmente i biocarburanti a base alimentare" a luglio 2016. L'approccio proposto sui biocarburanti a base di colture comporterà un aumento delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto europeo nel periodo 2021-2030 pari alle emissioni dei Paesi Bassi nel 2014, rispetto a un'eliminazione graduale del biodiesel vegetale entro il 2025 e del bioetanolo entro il 2030<sup>16</sup>.

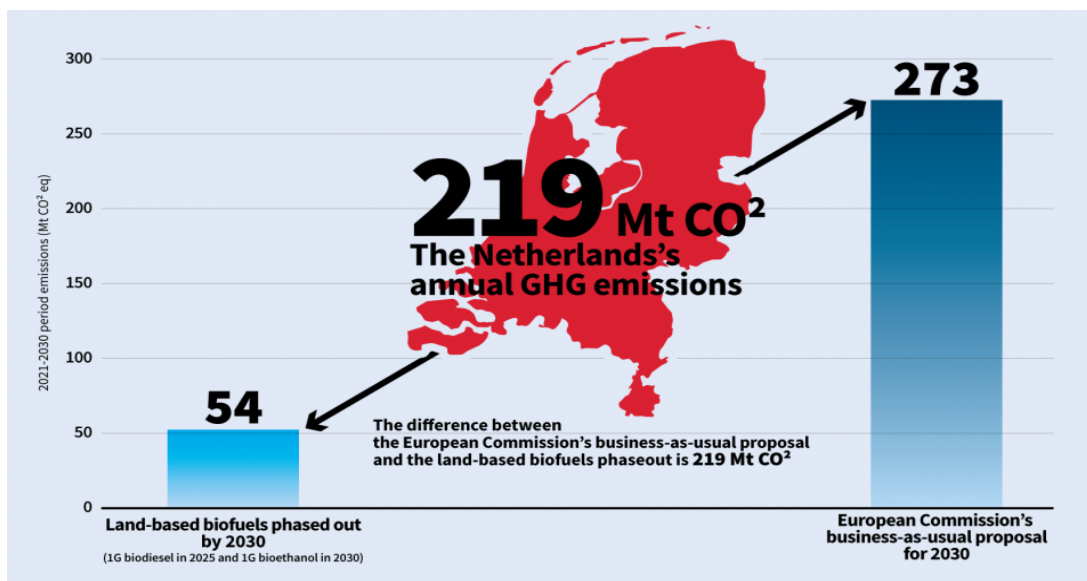
---

<sup>13</sup> Le colture energetiche coltivate su terreni agricoli dovrebbero essere incluse nel massimale. L'uso di colture energetiche per la bioenergia potrebbe essere autorizzato in circostanze eccezionali in cui l'operatore economico dimostri chiaramente che le colture sono coltivate su terreni inutilizzati e che il loro uso per la produzione di energia non comporta cambiamenti diretti o indiretti della destinazione d'uso dei terreni (ILUC), il cambiamento di altri usi materiali delle biomasse e non comporta una perdita significativa di biodiversità, degrado del suolo o inquinamento delle acque.

<sup>14</sup> Almeno il 60% di gas serra in meno per i biocarburanti negli impianti che iniziano a funzionare dopo il 5 ottobre 2015. Per gli impianti in funzione prima di tale data, fino al 31 dicembre 2017 si applica una soglia di risparmio di gas serra del 35% e del 50% dal 1° gennaio 2018.

<sup>15</sup> Euroobserver, [Biofuels Barometer 2016](#). Secondo il Renewable Energy Progress Report pubblicato il 1.2.2017, la parte di biofuels era il 5.3% nel 2015.

<sup>16</sup> Calcoli di T&E basati su uno scenario che prevede la completa eliminazione graduale del biodiesel vegetale nel 2025 e dell'etanolo vegetale nel 2030. Non valuta il potenziale di riduzione dei biocarburanti avanzati.



### Cosa deve essere fatto?

In mancanza di un'adeguata contabilizzazione delle emissioni da ILUC nell'analisi del ciclo di vita dei biocarburanti dell'UE - a cui l'industria dei biocarburanti si è sempre opposta - è necessaria un'eliminazione più rapida dei biocarburanti che hanno l'impatto ILUC più elevato secondo le più recenti conoscenze scientifiche disponibili<sup>17</sup>: in primo luogo il biodiesel vegetale. Per la decarbonizzazione è essenziale eliminare gradualmente il biodiesel derivato dall'agricoltura, il biocarburante che produce più emissioni di gas serra e che detiene la quota più elevata nel mercato dell'UE. L'eliminazione del biodiesel vegetale deve avvenire quanto prima, ad esempio entro il 2025, e deve essere seguita da un'eliminazione graduale di tutti i biocarburanti derivati da coltivazioni entro il 2030.

## 2.2 Migliori garanzie di qualità per i biocarburanti avanzati e gli altri carburanti avanzati

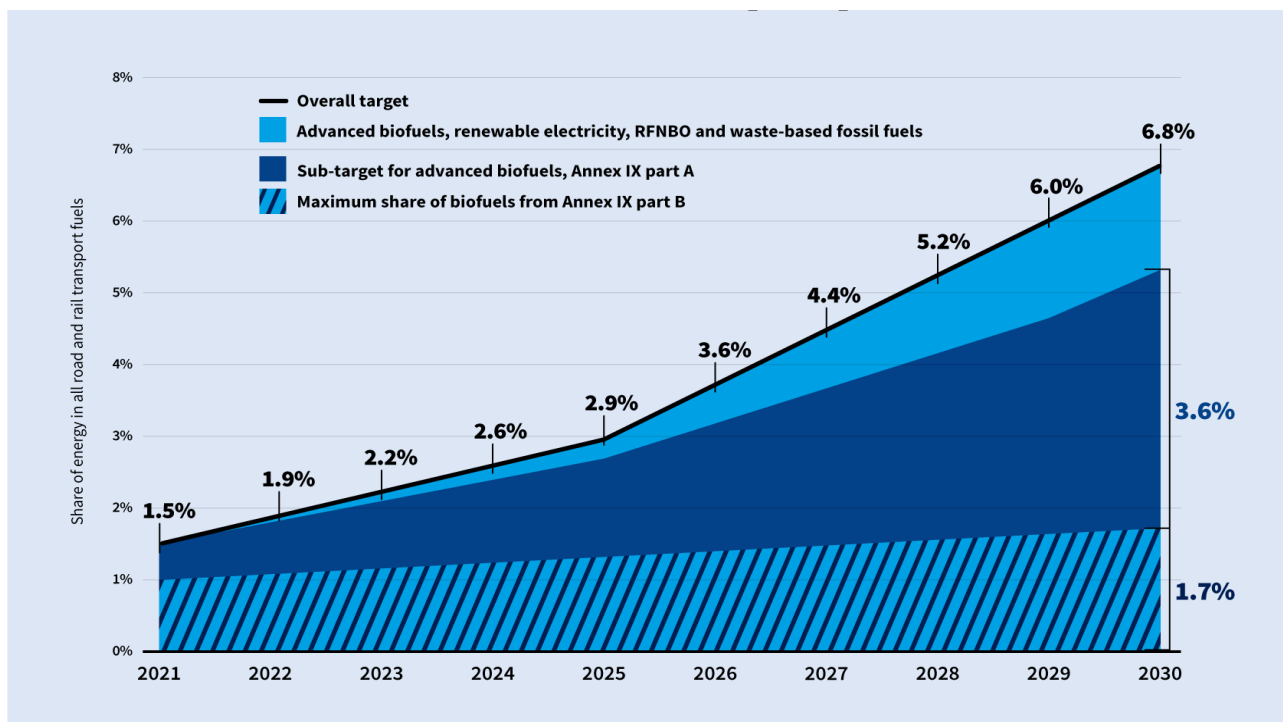
**La proposta della Commissione** intende incentivare l'uso di "combustibili alternativi avanzati" come i biocarburanti da rifiuti e residui, i combustibili rinnovabili di origine non biologica (eco-carburanti come l'idrogeno, elettricità-liquidi/gas), i combustibili fossili derivati da rifiuti<sup>18</sup> e l'elettricità rinnovabile. Essa propone di imporre ai produttori di carburanti dell'UE un obiettivo annuale vincolante per i "combustibili alternativi avanzati", che inizia nel 2021 con l'1,5% e raggiunge il 6,8% nel 2030.

Per i biocarburanti avanzati esiste un sub-mandato specifico del 3,6%. Le materie prime per biocombustibili elencate nella parte A dell'allegato IX della proposta della RED sono ammissibili a questo sub-mandato del 3,6%. Le materie prime per biocarburanti elencate nella parte B sono ammissibili al conseguimento dell'obiettivo del 6,8%, ma sono limitate a un massimo dell'1,7% nel 2030. Altri combustibili (ad esempio l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili) possono contribuire al raggiungimento dell'obiettivo globale del 6,8%, ma non sono soggetti a un tetto massimo o a un mandato specifico.

Il target generale è illustrato nel grafico seguente:

<sup>17</sup> IFPRI, [Global trade and Environmental Impact Study of the EU biofuels mandate](#) e report [Globiom](#).

<sup>18</sup> I combustibili fossili a base di rifiuti sono definiti nella proposta come "combustibili liquidi e gassosi prodotti a partire da flussi di rifiuti di origine non rinnovabile, compresi i gas di processo e i gas di scarico".



**La politiche europee devono premiare la qualità della quantità.** Questa è la lezione fondamentale del precedente dibattito sui biocarburanti nell'UE. L'obbligo di miscelazione è uno strumento politico incentrato sui volumi - in questo caso il 6,8%<sup>19</sup>. I (bio)carburanti avanzati hanno un forte potenziale per contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti. Ad esempio, i biocarburanti a base di rifiuti o di residui possono ridurre significativamente le emissioni di gas a effetto serra rispetto ai combustibili fossili<sup>20</sup>. Ma per garantire che queste riduzioni si realizzino effettivamente - nel mondo reale, non solo sulla carta - è necessario soddisfare una serie di condizioni. Di seguito riepiloghiamo le nostre raccomandazioni volte a migliorare la proposta della Commissione.

## Cosa deve essere fatto?

### 2.2.1. Rafforzare le norme di ammissibilità per rifiuti e residui

I biocarburanti provenienti da rifiuti e residui sono ammissibili all'obbligo di miscelazione se le materie prime sono elencate nell'allegato IX della direttiva proposta. I biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nella parte A dell'allegato IX sono ammissibili al sub-mandato del 3,6% e le materie prime per biocarburanti elencate nella parte B sono ammissibili solo al raggiungimento dell'obiettivo del 6,8%, ma sono soggette a un limite (1,7% nel 2030). Questo elenco<sup>21</sup> è un residuo della direttiva ILUC e non è mai stato oggetto di un'adeguata valutazione d'impatto.

Solo i [rifiuti e i residui "reali"](#) dovrebbero essere considerati ammissibili al raggiungimento dell'obiettivo. Per questo motivo raccomandiamo una revisione dell'elenco delle materie prime di cui all'allegato IX per escludere le materie

<sup>19</sup> Un obiettivo in materia di gas serra per i carburanti, simile a quello fissato nella Direttiva sulla Qualità dei Carburanti, avrebbe incentivato i biocarburanti più efficienti, in quanto la riduzione delle emissioni di gas serra dovrebbe essere l'obiettivo principale della politica dell'UE in materia di carburanti. Purtroppo, la Commissione Europea ha preferito un obbligo di miscelazione piuttosto che un obiettivo relativo ai gas serra.

<sup>20</sup> [Biofrontiers final report](#), ottobre 2016

<sup>21</sup> L'Appendice IX della [Direttiva ILUC](#) elenca tutte le materie prime ammissibili.



prime che sono in realtà prodotti o sottoprodotti di lavorazione (ad esempio melassa, pasta di legno) e non scarti o residui. Inoltre, si dovrebbe applicare il principio della gerarchia dei rifiuti e il principio a cascata per decidere se una materia prima sia ammissibile o meno. Infine, la Commissione dovrebbe essere autorizzata a depennare dall'elenco le materie prime ritenute insostenibili.

### **Gerarchia dei rifiuti**

È fondamentale che i rifiuti incentivati nella RED II rispettino la gerarchia dei rifiuti. L'applicazione del principio della gerarchia dei rifiuti richiederebbe la prevenzione, la preparazione per il riutilizzo e il riciclaggio prima del recupero a fini energetici. Garantisce che non vi siano distorsioni sui mercati e che il sistema incentivi solo l'utilizzo di rifiuti "reali". Prende inoltre in considerazione le prestazioni climatiche e ambientali del prodotto/residuo sulla base del ciclo di vita, il che consente di comprendere quale sia il miglior uso secondario per loro, sulla base del principio a cascata. Maggiori informazioni sono disponibili in una sintesi [qui](#).

## **2.2.2 Includere criteri adeguati di sostenibilità delle biomasse**

Dei criteri di sostenibilità per l'uso delle biomasse agricole e forestali in tutti i settori, non solo nei trasporti, sono inclusi nella nuova proposta. Per quanto riguarda l'agricoltura, la proposta fa marcia indietro rispetto alla precedente RED, in quanto elimina l'obbligo di rispettare le norme relative al carbonio contenuto nel suolo e altri requisiti ambientali della Politica Agricola Comunitaria. Per quanto riguarda la biomassa forestale, i criteri proposti sono troppo deboli per garantire che la biomassa forestale - i residui nel caso dei biocarburanti avanzati - sia raccolta in modo sostenibile e apporti un beneficio in termini di gas serra anche a breve termine.

In assenza di adeguate e rigorose misure di salvaguardia della sostenibilità per i residui agricoli e forestali, esiste un rischio di impatti ambientali negativi. Se i tassi di assorbimento dei residui agricoli e forestali non sono sostenibili, le emissioni derivanti dal cambiamento di destinazione dei terreni associate a questi biocarburanti avanzati possono essere significative<sup>22</sup>. Inoltre, ciò comporterebbe impatti ambientali negativi, in particolare sul carbonio e sulla biodiversità del suolo. Per questo motivo sono necessari criteri di sostenibilità più rigorosi per le materie prime avanzate per i biocarburanti. Ciò dovrebbe andare di pari passo con l'introduzione di solidi sistemi di monitoraggio e verifica.

I nuovi impianti di biocombustibili a partire dal 2021 dovranno dimostrare un risparmio di gas serra del 70% rispetto ai combustibili fossili, ma ciò non costituisce una garanzia sufficiente in assenza di adeguati criteri di sostenibilità, inclusi i fattori dell'ILUC. Per ragioni di coerenza, il requisito del 70% dovrebbe essere esteso anche a tutti gli attuali impianti di biocarburanti.

## **2.2.3 Livello del target e riesame**

La Valutazione d'Impatto non è sufficientemente trasparente<sup>23</sup> per quanto riguarda le modalità di determinazione del livello di target proposto. Non è chiaro quali materie prime per biocarburanti siano state analizzate e quali ipotesi siano state utilizzate in termini di usi alternativi per le stesse materie prime della biomassa. L'obiettivo attuale per i biocarburanti avanzati non è presente in nessuna delle opzioni evidenziate nella valutazione d'impatto ufficiale e un obiettivo più prudente è stato proposto in un documento trapelato<sup>24</sup>. Infine, si afferma chiaramente che la RFNBO, i combustibili fossili a base di rifiuti e l'elettricità prodotta da fonti energetiche rinnovabili non sono stati presi a modello nell'ambito di un mandato politico della valutazione d'impatto.

La Commissione propone di rivedere l'obiettivo dell'obbligo di miscelazione entro il 31 dicembre 2025, in modo da

<sup>22</sup> Ibid, report Globiom. Queste non sono propriamente emissioni da cambiamento indiretto di uso del suolo, ma diminuzioni del livello di carbonio nel suolo.

<sup>23</sup> Commissione Europea, [Impact Assessment](#) che accompagna la proposta per una nuova Direttiva per l'Energia Rinnovabile.

<sup>24</sup> In un documento trapelato, acquisito da T&E ed altri, il livello proposto per l'obbligo di miscelazione era del 5,5% con un mandato del 3% per i biocarburanti avanzati. La valutazione d'impatto ufficiale della Commissione elenca diverse opzioni: 1,9%, 3,8%, 4% e 6,8%.

poter affrontare i potenziali problemi che potrebbero emergere (ad esempio di disponibilità). Tuttavia, nel 2025 sarà probabilmente troppo tardi per affrontare i potenziali problemi legati all'impatto climatico e ambientale di questi nuovi combustibili.

La priorità dei responsabili politici dovrebbe essere garantire la qualità, non la quantità. Alla luce delle preoccupazioni di cui sopra, l'obiettivo per i biocarburanti avanzati è probabilmente troppo elevato e dovrebbe essere cambiato.

#### **Moltiplicatori per aviazione e trasporto marittimo**

L'aviazione internazionale e il trasporto marittimo sono esenti dalle tasse sui carburanti in tutto il mondo - sovvenzioni che ammontano a oltre 100 miliardi di dollari l'anno e gonfiano artificialmente la domanda. In queste circostanze non esiste alcuna giustificazione per concedere ai settori dell'aviazione e della navigazione un trattamento preferenziale per l'uso di combustibili rinnovabili avanzati, in particolare fino a quando non saranno state adottate delle misure per regolamentare le emissioni di CO<sub>2</sub> di questi settori internazionali.

Finché questa situazione persisterà e questi settori beneficeranno di un trattamento preferenziale rispetto ad altri mezzi di trasporto, non dovrebbero ricevere incentivi finanziari per l'utilizzo di combustibili rinnovabili sostenibili. Ciò significa che non dovrebbero beneficiare di un fattore moltiplicatore rispetto ad altri modi di trasporto e che l'impatto sui prezzi dovrebbe ricadere sui settori dell'aviazione e della navigazione e non indirettamente sugli utenti del trasporto stradale.

Infine, come in tutti gli altri settori, l'aviazione e il trasporto marittimo non dovrebbero condizionare l'uso delle colture alimentari ma puntare su materie prime come i rifiuti e i residui disponibili a livelli sostenibili

### **3. L'energia rinnovabile nella RED**

Che l'elettricità da fonti rinnovabili per i veicoli elettrici possa essere conteggiata nell'obiettivo di miscelazione proposto del 6,8 per cento entro il 2030 è una buona notizia. A tal fine, i crediti dovrebbero essere concessi solo all'elettricità prodotta da fonti rinnovabili che si aggiunge all'attuale mix di elettricità prodotta da fonti rinnovabili e alle sue previsioni, esclusa l'elettricità prodotta da biomassa. In caso contrario, sostenere che il 100% dell'elettricità è rinnovabile (ad esempio, con sistemi quali le garanzie di origine-GO-porterebbe ad un semplice rimescolamento dei conti a livello del sistema elettrico).

Al momento non esiste a livello dell'UE un meccanismo contabile preciso che consenta di valutare l'origine, il tipo e la quantità di elettricità utilizzata nei trasporti o di accreditare l'elemento rinnovabile coerentemente. Inoltre, i legislatori devono includere nella RED II una clausola per garantire che tale sistema contabile venga sviluppato quanto prima.

Come potrebbe essere questo sistema contabile? Come minimo, per la tariffazione diretta la proposta dovrebbe esigere che venga utilizzata la quota media nazionale di elettricità prodotta da fonti energetiche rinnovabili piuttosto che la quota UE, in quanto la percentuale di elettricità prodotta da fonti rinnovabili nelle reti nazionali varia notevolmente e alla fine, quando un'automobile viene collegata alla presa di corrente, l'elettricità prodotta da fonti energetiche rinnovabili sarà solo pari alla sua quota nella rete nel luogo di tariffazione. Se una stazione di ricarica ha un collegamento diretto con una fonte di energia rinnovabile, l'elettricità fornita dovrebbe essere contabilizzata come 100% rinnovabile.

La Commissione Europea ha dichiarato il proprio sostegno all'elettrificazione dei trasporti. Detto questo, la proposta RED II manca di misure concrete che incentivino questa transizione verso l'elettrificazione (rinnovabile). Esistono molteplici opzioni per realizzare tale incentivo. Una consisterebbe semplicemente nel fissare un obiettivo per l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili (esiste già un obiettivo per i biocarburanti avanzati, ad esempio). L'elettricità, proprio come i biocarburanti avanzati, ha bisogno di una politica di incentivazione per potersi diffondere su vasta scala. Un altro approccio possibile potrebbe essere un moltiplicatore per l'elettricità, come quello esistente nel RED I, ma soppresso nella nuova proposta. Gli impatti e l'efficacia di queste opzioni devono essere valutati prima di fissare i numeri.



## 4. Conclusioni

È giunto il momento che l'Unione Europea inizi a sostenere alternative migliori dei biocarburanti di origine agricola. La proposta della Commissione è un progetto incompleto per questo cambiamento così necessario. Per fare in modo che le politiche dell'UE in materia di carburanti siano più pulite, suggeriamo ai governi nazionali e ai membri del Parlamento europeo di fare quanto segue:

1. Eliminare il biodiesel di origine agricola appena possibile e tutti i biocarburanti dall'agricoltura entro il 2030 al più tardi;
2. Garantire che i biocarburanti avanzati siano sostenibili e contribuiscano a riduzioni significative dei gas serra: riesaminare l'elenco delle materie prime idonee e includere criteri di sostenibilità adeguati;
3. Garantire che gli obiettivi e i sotto-obiettivi generali siano fissati a dei livelli realistici che possano essere raggiunti in modo sostenibile;
4. Fornire incentivi più chiari per l'uso dell'elettricità rinnovabile nei trasporti.

## Ulteriori Informazioni

Laura Buffet  
Fuels Manager  
Transport & Environment  
Laura.Buffet@transportenvironment.org  
Tel: +32(0)2 851 212