



Roma, 15 gennaio 2020

Comunicato stampa

**Maxi multa per Eni: ha ingannato i consumatori, il “Green Diesel” non è “verde”. Gli additivi vegetali non aiutano l’ambiente e non riducono i consumi.**

**Il provvedimento emesso oggi dall’Autorità garante della concorrenza e del mercato a seguito di un esposto di Legambiente, Movimento Difesa del Cittadino e Transport & Environment è la prima sentenza italiana contro il ‘greenwashing’**

L’Autorità garante della concorrenza e del mercato ha disposto oggi una **multa di 5 milioni di euro** nei confronti di Eni, il colosso energetico italiano a prevalente capitale pubblico, per “pratica commerciale ingannevole” in merito alla pubblicità **“ENIdiesel+”**, che ha inondato giornali, televisione, radio, cinema, web e stazioni di servizio dal 2016 al 2019. La decisione riguarda il messaggio, oggi dichiarato **ingannevole**, di un diesel bio, green e rinnovabile, che «riduce le emissioni di gas serra fino al 40%». L’Autorità ha imposto a Eni di non utilizzare più la pubblicità e **disposto una sanzione amministrativa, per pratica commerciale scorretta di 5 milioni di euro “pari al massimo edittale”, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.**

La sentenza è arrivata a seguito di un reclamo presentato da **Legambiente, dal Movimento Difesa del Cittadino e da Transport & Environment (T&E)** per pratica commerciale scorretta in violazione del Codice del Consumo. La vicenda è stata denunciata la prima volta in [articolo](#) pubblicato a gennaio dalla rivista “La Nuova Ecologia”, la storica testata di Legambiente.

La sentenza oggi rappresenta un segnale forte nei confronti delle compagnie di combustibili fossili e dei loro tentativi di rappresentare al pubblico i biocarburanti come rispettosi dell’ambiente e addirittura come parte della soluzione alla crisi climatica.

«Quella di oggi è decisione storica, perché per la prima volta in Italia si parla ufficialmente di greenwashing e perché finalmente viene smascherato questo grande inganno ai danni dei cittadini da parte di uno dei maggiori Nemici del Clima qual è Eni – dichiara **Stefano Ciafani**, presidente di Legambiente -. L’Autorità garante della concorrenza e del mercato ci ha dato ragione, ma non basta. Ora è tempo che anche il Governo scommetta davvero su un nuovo sviluppo sostenibile, iniziando proprio dallo stop agli incentivi nell’uso dell’olio di palma nel diesel fino a mettere finalmente la parola fine alle agevolazioni, tra sussidi diretti e indiretti, ai settori causa di aumenti dei rischi climatici»

«Quella di oggi è decisione storica, perché per la prima volta in Italia si parla ufficialmente di greenwashing e perché finalmente viene smascherato questo grande inganno ai danni dei cittadini



da parte di uno dei maggiori Nemici del Clima qual è Eni – dichiara **Stefano Ciafani**, presidente di Legambiente -. L’Autorità garante della concorrenza e del mercato ci ha dato ragione, ma non basta. Ora è tempo che anche il Governo scommetta davvero su un nuovo sviluppo sostenibile, iniziando proprio dallo stop agli incentivi nell’uso dell’olio di palma nel diesel fino a mettere finalmente la parola fine alle agevolazioni, tra sussidi diretti e indiretti, ai settori causa di aumenti dei rischi climatici»

«Non esiste il diesel *green*, prodotto con olio di palma o altre colture alimentari perché causa la deforestazione, – ha dichiarato **Veronica Aneris**, responsabile Transport & Environment (T&E) in Italia -. Le compagnie petrolifere devono smettere di cercare di indurre in errore cittadini e politici con il falso claim del diesel che rispetta l’ambiente e la salute. Dovrebbero invece investire in soluzioni realmente sostenibili, come l’elettricità rinnovabile e il governo deve fare la sua parte nello spingere le multinazionali dei fossili a dare il giusto contributo nella transizione a emissioni zero"»

Il gasolio Eni-Diesel+ viene oggi prodotto presso le [raffinerie Eni di Venezia](#) e di Gela grazie all’utilizzo di una componente del 15% di HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) e nell’impianto italiano si produce questo componente da olio di palma grezzo e dai suoi derivati, come dimostrano i dati ufficiali del GSE (Gestore Servizi Energetici) disponibili sino al 2018 (550 mila tonnellate finite nei serbatoi auto e camion).

La sentenza sul greenwashing di Eni afferma che «è particolarmente ingannevole utilizzare la denominazione “Green Diesel” e le qualifiche “verde” e “rinnovabile” per riferirsi alla componente HVO del prodotto», principalmente a causa delle emissioni associate all’uso di olio di palma. Sostiene, inoltre, che non esiste alcuna giustificazione o calcolo che giustifichi la riduzione del 5% delle emissioni di gas serra.

Le associazioni sollecitano ora il Governo a **interrompere gli incentivi all’uso dell’olio di palma** nel diesel, come già oltre 57.000 italiani hanno richiesto firmando una petizione su [www.change.org/unpienodipalle](http://www.change.org/unpienodipalle).

L’Italia è, infatti, il secondo produttore di biodiesel da olio di palma nell’Unione europea. Più della metà (54%) di tutto l’olio di palma e derivati importati in Italia nel 2018 è stata utilizzata per produrre biodiesel, principalmente nella raffineria di Eni a Porto Marghera, Venezia e di Gela in Sicilia. L’olio di palma proviene principalmente dall’Indonesia e, in misura minore, dalla Malesia, due paesi che dove sono stati registrati imponenti tassi di deforestazione negli ultimi due decenni.

**L’Europa ha già etichettato l’olio di palma nel gasolio come insostenibile.** Gli europei mangiano sempre meno olio di palma mentre, ne bruciano senza saperlo sempre più utilizzando auto e camion. L’anno scorso il 65% dell’olio di palma importato nell’UE è stato utilizzato per l’energia; [il 53% è stato utilizzato per produrre biodiesel per auto e camion](#) - un massimo storico - e il 12% per generare elettricità e riscaldamento - un altro record.

L’utilizzo dell’olio di palma per il biodiesel è cresciuto del 3% nel 2018, mentre il suo uso in altri settori come quello per la produzione di cibo e mangimi per animali è diminuito in modo significativo (-11%). Una tendenza che dimostra che la deforestazione causata dall’olio di palma è spinta principalmente dalle politiche europee e nazionali sui biocarburanti.

Lo scorso marzo, la stessa Unione Europea ha stabilito che l’olio di palma non può essere considerato un combustibile verde e non va incentivato proprio perché causa la deforestazione. Il suo uso verrà gradualmente ridotto a partire dal 2023 con l’obiettivo della completa assenza nel 2030, seppur con alcune esenzioni. L’Italia, come ogni altro paese dell’Unione Europea, è chiamato a fare la sua parte modificando da subito i propri obiettivi sulle emissioni climalteranti, promuovendo



energie rinnovabili anche nei trasporti eliminando gli incentivi per l'uso dell'olio di palma e dei suoi derivati nel biodiesel.

La produzione di Olio di palma è tra le principali cause nella distruzione delle foreste pluviali e della fauna selvatica. Secondo uno studio per la Commissione europea, il biodiesel prodotto con olio di palma è tre volte peggiore per il clima rispetto a un prodotto diesel normale se si tiene conto delle emissioni indirette causate dalla modifica nell'uso della terra.

*Contatti:*

**Legambiente - Ufficio Stampa**

0686268353-99- 3496546593 - 347.4126421

**MDC - Ufficio stampa**

06.4881891

ufficiostampa@mdc.it

**Veronica Aneris**

**Manager, Italy at Transport & Environment**

veronica.aneris@transportenvironment.org

+39 329 26 51 413