

**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/CE**

Audizione del presidente dell'Unione Petrolifera

dott. Pasquale De Vita

Senato – Commissione Industria (10^a)

Roma, 26 gennaio 2011

1. Il mercato attuale

L'industria petrolifera è il soggetto obbligato cui sono dirette le norme vincolanti di miscelazione dei biocarburanti. Il quadro legislativo attuale sui biocarburanti è governato dalla Legge Finanziaria del 2007, e sue successive modificazioni, che ha introdotto per i soggetti che immettono in consumo benzina e gasolio l'obbligo di utilizzare una quota minima di biocarburanti su base energetica, fissata all'1% nel 2007, al 2% nel 2008 e al 3% nel 2009. Nel corso del 2009 sono state immesse in consumo 10,5 milioni tonnellate di benzina, 25,4 milioni di tonnellate di diesel e circa 1,37 milioni di tonnellate di biocarburanti (biodiesel per quasi il 90%) che hanno rappresentato circa il 3,95% in peso e il 3,47% in energia del consumo totale carburanti. La legislazione nazionale prevede ora un obbligo di immissione in consumo di biocarburanti del 3,5% su base energetica per il 2010, del 4% nel 2011 e del 4,5% nel 2012. In base alle previsioni dei consumi per i prossimi anni, nel 2012 il fabbisogno complessivo di biocarburanti salirà a circa 1,8 milioni di tonnellate e poiché il rispetto dell'obbligo sui biocarburanti in Italia viene assicurato quasi esclusivamente con la miscelazione di biodiesel nel gasolio, si stima per il 2012 un consumo di biodiesel di circa 1,5 milioni di tonnellate.

2. La richiesta di biocarburanti sulla base degli incrementi della quota d'obbligo proposti nello schema di decreto

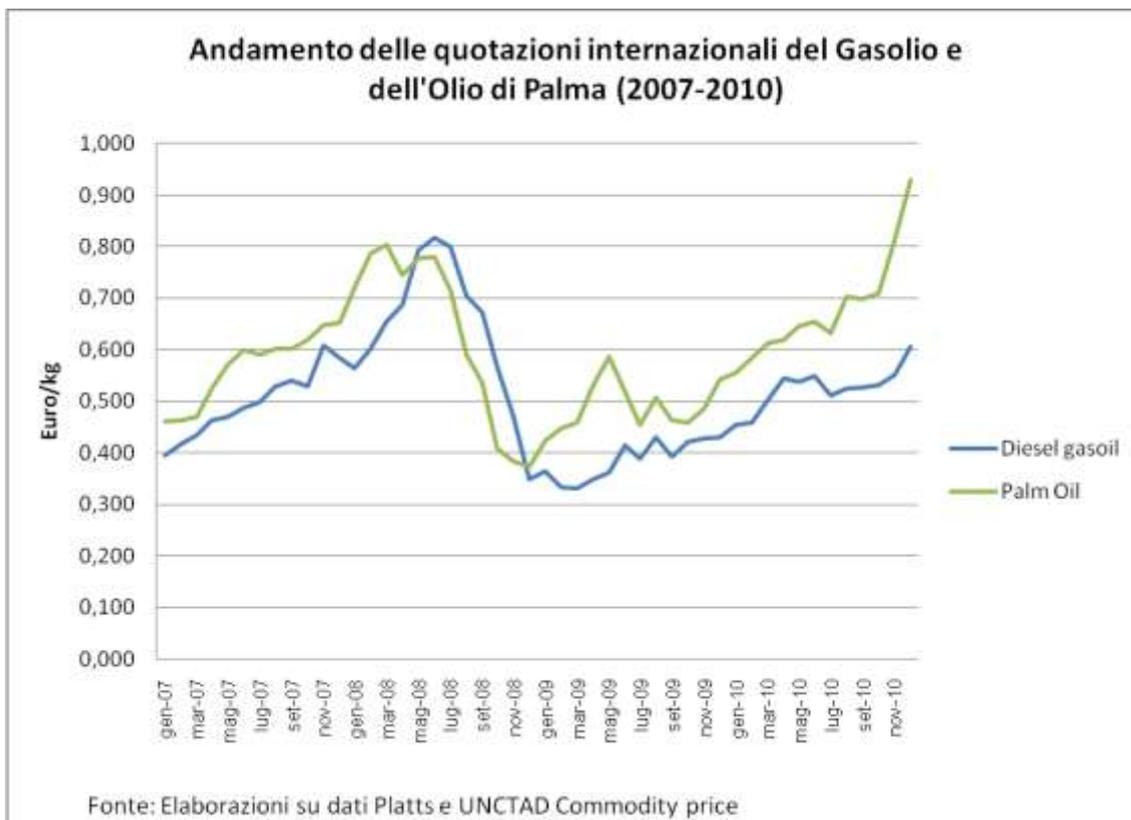
Il comma 2 dell'art. 29 dello schema di decreto in esame introduce un ulteriore incremento dell'obbligo di quota minima di immissione di biocarburanti nei trasporti pari al 5% per l'anno 2013 ed al 5,5% per l'anno 2014. Il rispetto di questi obblighi dovrà inevitabilmente avvenire continuando a far riferimento unicamente ai biocarburanti di prima generazione poiché per il 2014 è improbabile che siano disponibili quelli di seconda generazione. Conseguentemente, la domanda di biocarburanti per quegli anni dovrebbe



salire ad oltre 2,1 milioni di tonnellate di cui il biodiesel dovrebbe rappresentare una quota di circa 1,7 milioni di tonnellate.

3. Aspetti economici

L'utilizzo dei biocarburanti ha un significativo impatto economico sul sistema industriale poiché il costo del biodiesel negli ultimi mesi ha raggiunto il valore di 1075 euro/tonn. rispetto al valore di 630 euro/tonn. del gasolio (quasi il doppio, v. grafico). Il costo medio attuale stimato per la percentuale di additivazione in vigore dall'1.1.2011, pari complessivamente al 4% in energia, è intorno ad 1,5 centesimi/litro. Va rilevato inoltre che le notevoli risorse economiche impegnate dal Sistema Italia sui biocarburanti sono inevitabilmente destinate all'estero essendo i prodotti o le materie prime sostanzialmente tutte di importazione (la quantità di prodotto di origine nazionale è tra 30 e 50.000 tonnellate/anno).



Tali costi, nelle ipotesi di incremento delle quote d'obbligo prospettate nello schema di decreto, saranno ancor più rilevanti per il sistema industriale e per i



consumatori poiché, ancora per i prossimi anni, l'obbligo non potrà che essere rispettato con biocarburanti di prima generazione non essendo disponibili a breve quelli di seconda generazione.

La programmazione dello sviluppo dei biocarburanti non può quindi prescindere da una rigorosa valutazione dei costi/benefici che derivano dalle ipotesi di incremento futuro.

Tale situazione viene ulteriormente aggravata da restrizioni addizionali nell'approvvigionamento dei biocarburanti contenute nello schema di decreto. Si tratta di misure in contrasto con le disposizioni della direttiva e che infrangono le regole del libero mercato privilegiando i biocarburanti prodotti in determinati impianti certificati dal Ministero e prodotti in Europa. La Direttiva, al contrario, stabilisce che i biocarburanti utilizzabili ai fini del rispetto degli obblighi, possono essere prodotti in qualsiasi impianto ovunque ubicato a patto che rispettino completamente i criteri di sostenibilità ambientale, secondo le regole comunitarie.

Con le misure proposte nello schema di decreto **verrebbero riservati vantaggi economici impropri solo ad una limitata categoria di operatori con una palese distorsione del mercato**, del tutto inaccettabile per il settore industriale per l'impatto che avrà sui prezzi dei combustibili e sicuramente inammissibile a livello di Commissione UE.

4. Sostenibilità ambientale dei biocarburanti

Un altro aspetto molto importante da considerare per valutare il mercato dei biocarburanti è che, ai fini del rispetto della legislazione, saranno ritenuti idonei solo i biocarburanti che disporranno di una certificazione ambientale che ne attesti la produzione sostenibile nonché un bilancio positivo dei gas a effetto serra nel corso dell'intero ciclo di vita. In particolare, la Direttiva 2009/28/CE impone criteri di sostenibilità tali che il risparmio di emissioni di gas serra globali sia di almeno il 35% fino al 2016 arrivando al 50% dal 2017.

L'analisi del ciclo di vita dei biocarburanti di prima generazione presenta bilanci con limitate riduzioni della CO₂ e solo alcune limitate tipologie di essi rispettano i valori di riduzione della CO₂ fissati dalla Direttiva nella prima fase. Molte di queste non saranno in grado di rispettare i valori previsti nella seconda fase.



La disponibilità a breve termine di biocarburanti di prima generazione deve quindi confrontarsi con il rispetto di questi criteri minimi di sostenibilità e fronteggiare la potenziale uscita dal mercato di molteplici colture oggi utilizzate. **Solo quando saranno ufficialmente adottati i criteri di sostenibilità (non ancora del tutto definiti a livello nazionale e comunitario), e valutati gli impatti che determineranno sul mercato dei biocarburanti, potrà iniziare la discussione su possibili ulteriori incrementi della quota d'obbligo.**

Appare evidente subito la prima conclusione che per traguardare gli obiettivi comunitari sarà necessario ricorrere a biofuels di seconda generazione la cui tecnologia di produzione deve essere ancora completamente sviluppata per poi avviarne l'industrializzazione su vasta scala. Tali prodotti comunque, ricorrendo a biomassa di origine vegetale non destinata ad usi alimentari, presentano elevate potenzialità di miglioramento in termini economici, sociali ed ambientali.

La riduzione delle emissioni di CO₂ deve essere valutata anche alla luce dei costi connessi all'uso dei biocarburanti. Infatti, essendo tali costi parecchio elevati (il costo del biodiesel negli ultimi mesi è risultato mediamente superiore di 400/500 euro/tonn a quello del gasolio) il costo della CO₂ evitata attraverso l'uso dei biocarburanti è superiore ai 200 - 300 €/tonn. che rappresenta un valore assolutamente non competitivo con altre forme di riduzione della CO₂ e di quasi 20 volte superiore alle attuali quotazioni del mercato della CO₂.

5. Sostenibilità tecnica dei biocarburanti

In relazione al target comunitario al 2020 sui biocarburanti (10% su base energetica pari al 15% circa su base volumetrica), la possibilità di rispettare questo obbligo attraverso l'uso di percentuali crescenti di biocarburanti di prima generazione (bioetanolo e biodiesel) nelle benzine e nei gasoli **si scontra con la posizione ufficiale dell'industria motoristica che rigetta l'ipotesi di sviluppare specifiche di carburanti con percentuali di biocarburanti di prima generazione, superiori alle specifiche attualmente in vigore e fissate dalla Direttiva 2009/30/CE.**

L'industria motoristica infatti ha dichiarato che la quasi totalità dell'attuale parco auto diesel è incompatibile con miscele superiori al 7% in volume di biodiesel ed una parte del parco a benzina è incompatibile con miscele di bioetanolo superiori al 5% in volume. Anche l'approvazione della specifica per



miscele di benzina con bioetanolo fino al 10% non potrà essere adottata prima di qualche anno generando ulteriori complicazioni. Le problematiche rilevate dai costruttori di veicoli riguardano sia inconvenienti meccanici (circuiti di alimentazione e di lubrificazione del motore) che difficoltà a rispettare i livelli di emissioni inquinanti allo scarico.

Per l'industria petrolifera d'altro canto lo sviluppo di specifiche adeguate e totalmente condivise dall'industria automobilistica, che consentano di rispettare una completa intercambiabilità dei carburanti, rappresenta la condizione indispensabile per accettare volumi crescenti di biocarburanti nel settore dei trasporti. **In assenza di tale specifiche e finché non si sarà sviluppato il mercato dei biocarburanti di seconda generazione, non possono essere accettate percentuali d'obbligo di biocarburanti superiori alle attuali** (quali quelle ipotizzate nello schema di decreto) proprio per le fortissime limitazioni tecniche associate ai biocarburanti di prima generazione.

6. Osservazioni dell'Unione Petrolifera allo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili

Sulla base delle considerazioni esposte nei punti precedenti si riportano di seguito le osservazioni dell'Unione Petrolifera allo schema di decreto.

L'industria petrolifera conferma la disponibilità ad impiegare biocarburanti in sostituzione parziale di carburanti fossili in conformità alle normative nazionali e comunitarie. Le difficoltà incontrate nel recente passato confermano tuttavia che i biocarburanti di prima generazione presentano criticità tali da renderli inadeguati a soddisfare gli obblighi del 2020 nel settore dei trasporti.

E' necessario quindi essere molto cauti nell'imposizione di obblighi crescenti nel prossimo futuro, prima di aver delineato un quadro sufficientemente chiaro del mercato dei biocarburanti, sulla base di una approfondita valutazione degli impatti sotto il profilo economico e della loro sostenibilità ambientale e tecnica.

D'altra parte il Governo Italiano ha chiesto che nel 2014 si faccia una verifica della situazione con l'obiettivo di rivedere se del caso la normativa già emanata con i target al 2020.



7. Osservazioni puntuali dell'Unione Petrolifera allo schema di decreto

Unione Petrolifera esprime **un giudizio fortemente negativo sui contenuti dei commi 2, 3 e 4 dell'art. 29** (Disposizioni in materia di biocarburanti) dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/28/CE. Si tratta di disposizioni del tutto estranee ai contenuti della direttiva, lesive della concorrenza, distorsive del mercato con possibili pesanti conseguenze negative sul mercato e sui prezzi dei carburanti.

Nel comma 2 dell'art. 29 viene introdotto un incremento dell'obbligo di quota minima di immissione di biocarburanti nei trasporti pari al 5% per l'anno 2013 ed al 5,5% per l'anno 2014, andando oltre i contenuti della Direttiva 2009/28/CE che non contiene alcun obbligo intermedio di miscelazione di biocarburanti ma solo un obbligo finale al 2020. Per rispettare i nuovi obblighi introdotti per gli anni 2013 e 2014 si dovrà continuare a fare riferimento unicamente ai biocarburanti di prima generazione poiché non saranno ancora disponibili quelli di seconda e terza generazione, aggravando le pesanti criticità tecniche ed economiche già oggi riscontrate con tenori di biocarburanti ben più bassi.

L'utilizzo dei biocarburanti infatti ha un significativo impatto economico sul sistema industriale poiché il costo del biodiesel negli ultimi mesi ha raggiunto il valore di 1075 euro/tonn. rispetto al valore di 630 euro/tonn. del gasolio (quasi il doppio). Il costo medio attuale stimato per la percentuale di additivazione in vigore dall'1.1.2011, pari complessivamente al 4% in energia, è intorno ad 1,5 centesimi/litro. Va rilevato inoltre che le notevoli risorse economiche impegnate dal Sistema Italia sui biocarburanti sono inevitabilmente destinate all'estero essendo i prodotti o le materie prime tutte di importazione.

Infine, ma non meno importante, la disponibilità a breve termine di biocarburanti di prima generazione deve confrontarsi con il rispetto dei criteri minimi di sostenibilità ambientale, in fase di definizione a livello nazionale e comunitario, con una potenziale uscita dal mercato di molteplici colture oggi utilizzate ma non sostenibili dal punto di vista ambientale. Solo quando saranno ufficialmente adottati i criteri di sostenibilità e valutati gli impatti che determineranno sul mercato di questi prodotti, potrà iniziare la discussione su possibili incrementi della quota d'obbligo.

Si propone di eliminare dallo schema di decreto il comma 2 dell'art. 29 rinviando i futuri incrementi degli obblighi di miscelazione a quando saranno



state acquisite tutte le informazioni che consentiranno di delineare un quadro chiaro e sostenibile di questo mercato.

Il comma 3 dell'art. 29 stabilisce che possano essere utilizzati solamente i biocarburanti prodotti *“in impianti accreditati presso il Ministero dello sviluppo economico con modalità stabilite dallo stesso Ministero.....”*.

Si tratta di una misura restrittiva del mercato che limita l' idoneità dei biocarburanti solo a quelli prodotti in determinati impianti, in aperto contrasto con le disposizioni della Direttiva Rinnovabili che impone unicamente il vincolo di conformità con i criteri di sostenibilità ambientale. La Direttiva infatti stabilisce che i biocarburanti utilizzabili ai fini del rispetto degli obblighi, possono essere prodotti in qualsiasi impianto ovunque ubicato a patto che rispettino completamente i criteri di sostenibilità ambientale, secondo le regole comunitarie.

Si propone di eliminare dal comma 3 dell'art. 29 il riferimento agli impianti accreditati mantenendo solo quello previsto dalla Direttiva relativo ai criteri di sostenibilità ambientale.

Il comma 4 dell'art. 29 stabilisce che il contributo energetico dei biocarburanti prodotti in stabilimenti ubicati in Paesi dell'Unione europea è maggiorato rispetto al loro effettivo contenuto energetico.

La valorizzazione dei biocarburanti dipende unicamente dai criteri di sostenibilità che analizzano l'intero ciclo di vita del prodotto e non dal fatto che siano prodotti in stabilimenti dell'Unione Europea.

Si propone di eliminare il comma 4 dell'art. 29 dallo schema di decreto.

