

Roma, 1 ottobre 2019

Audizione presso la X Commissione Attività Produttive della Camera dei deputati

Posizione del gruppo dei produttori italiani di biodiesel e del gruppo dei produttori italiani di bioliquidi di Assitol sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia Energetica Nazionale (SEN) al Piano Nazionale Energia e Clima per il 2030 (PNEC)

Assitol, l'Associazione Italiana dell'Industria Olearia, rappresenta e tutela nelle diverse sedi nazionali, comunitarie e internazionali le aziende che producono oli e grassi vegetali e animali e prodotti derivati per usi alimentari, zootecnici e tecnici. Aderisce a Confindustria, Federalimentare e alle relative Federazioni europee.

Tra i Gruppi merceologici rappresentati dall'Associazione ed interessati alle tematiche energetiche toccate anche dal Piano Nazionale, figurano:

- il Gruppo "Biodiesel", composto dalle imprese che producono biocarburante derivato da oli o grassi vegetali o animali inclusi sottoprodotti di origine animale (SOA), residui della lavorazione e rifiuti come l'olio esausto di frittura (UCO) e il POME.
- il Gruppo "Oli per usi tecnici", costituito dalle imprese che svolgono l'attività di produzione e/o di trasformazione di oli e grassi di origine vegetale e animale per usi diversi da quello alimentare, tra cui la produzione di energia rinnovabile da bioliquidi, in particolare SOA e gli oli vegetali puri (OVP), oli estratti dalla spremitura di colture oleaginose.

Le aziende rappresentate accolgono positivamente gli ambiziosi obiettivi energetici descritti nel PNEC, che il Paese dovrà perseguire, nei prossimi 10 anni. Ringraziando Codesta Spettabile Commissione e il Suo Presidente per l'opportunità riservatoci, intendiamo, col presente documento, fornire il nostro contributo e il nostro apporto tecnico nell'ambito di questa indagine conoscitiva.

Le nostre aziende vedono con favore l'obiettivo nazionale del raggiungimento di una percentuale di produzione di energia da fonti rinnovabili nei consumi finali lordi pari al 30%, in linea con l'obiettivo del 32% previsto dalla Direttiva (UE) 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (cd. RED II) e, nel settore dei trasporti, del 21,6% a fronte del 14% previsto dalla RED II.

In Italia, come evidenziato nel PNEC, nel 2017, la quota raggiunta di consumi finali lordi complessivi di energia da fonti rinnovabili (ovvero la grandezza introdotta dalla Direttiva 2009/28/CE cd. RED - per i target UE sulle FER) si è attestata intorno al 18,3%, valore superiore all'obiettivo assegnato all'Italia dalla RED per il 2020, pari al 17%. Il conseguimento anticipato di tale obiettivo è un chiaro indice di come il nostro Paese, grazie allo sforzo delle aziende del settore che hanno dato attuazione alle politiche ambientali adottate dall'Italia, stia percorrendo la strada giusta e oggi sarebbe opportuno, pertanto, garantire che la continuità sia alla base del percorso per raggiungere gli sfidanti obiettivi al 2030.

Al raggiungimento degli straordinari risultati citati hanno contribuito, in maniera non secondaria, sia i biocarburanti, nel settore dei trasporti, che le bioenergie, che includono i bioliquidi, nel settore termico ed elettrico, diventando sempre più performanti, innovativi e sostenibili.

Nello specifico, riguardo ai biocarburanti, in particolare al biodiesel, vorremmo evidenziare i punti di forza che caratterizzano il settore:

Associazione Italiana dell'Industria Olearia
00186 – Roma, Piazza di Campitelli,3
C.F. 80049290580
Tel. +39 06 69940058 (r.a.)
fax: +39 06 69940118
<http://www.assitol.it>
e-mail: assitol@assitol.it

- **investimenti ed innovazione continua.** Le industrie produttrici di biodiesel sono da tempo impegnate a garantire la graduale transizione energetica dai biocarburanti convenzionali a quelli avanzati, sfruttando tecnologie mature e, al contempo, investendo nella ricerca e nella sperimentazione di tecniche innovative che aprano strade nuove all'utilizzo di residui e sottoprodotti per ricavare biocarburante avanzato;
- **circolarità dell'economia.** Per la produzione di biodiesel, le nostre aziende utilizzano oli vegetali, grassi animali e persino rifiuti, come gli oli di frittura esausti (UCO), il POME ed altri residui/rifiuti del processo di produzioni degli oli vegetali, in un'ottica di riuso e riciclo, delineando, in questo modo, un circolo virtuoso di recupero e un importante modello di economia circolare;
- **redditività.** Soprattutto per gli agricoltori, la possibile produzione industriale di biodiesel ed energia rappresenta un introito supplementare rispetto alla produzione alimentare e mangimistica: lo sviluppo del biodiesel contribuisce, del resto, anche a combattere il fenomeno dell'abbandono delle aree coltivate;
- **riduzione delle emissioni.** Il biodiesel rappresenta una soluzione rilevante e vantaggiosa in termini di riduzione dell'impatto ambientale, incontrando la necessità di decarbonizzare il sistema energetico nel settore dei trasporti. L'impiego del biodiesel determina un'importante riduzione di CO2 rispetto al diesel convenzionale e alla benzina, oltre che un calo, rispetto al diesel, di altre emissioni dannose per la nostra salute, come lo zolfo e le polveri sottili, in particolare PM10 e PM2,5, che provocano l'inquinamento urbano e possono causare problemi respiratori;
- **importanza del biodiesel.** Il biodiesel derivato dall'olio vegetale estratto dai semi oleosi ha ricoperto, in questi anni, un ruolo principale nel conseguimento delle politiche ambientali europee e nazionali nel settore dei trasporti e ha contribuito a garantire una produzione costante di farine proteiche vegetali, destinate alla mangimistica, estratte dai semi oleosi lavorati nel settore. A tal proposito, è doveroso ricordare che il comparto del biodiesel e quello dei bioliquidi, costituendo dei driver principali per lo sviluppo delle colture proteiche interne, contribuiscono a ridurre la dipendenza europea ed italiana dagli approvvigionamenti esteri per colmare lo storico deficit energetico e proteico interno, in linea con la strategia europea che ha portato alla predisposizione di un Piano Proteico Europeo.
A tal proposito, vale la pena ricordare che l'Italia - prima produttrice in Europa di soia -, tramite investimenti in ricerca e innovazione, si colloca in prima linea nello sfruttamento dei benefici ambientali delle colture proteiche vegetali e nella promozione di filiere di approvvigionamento dedicate, utili in diversi settori - non solo quello alimentare, ma anche quelli tecnico-energetico e della produzione di biocarburanti - in modo da recuperare terreni marginali e migliorare la fertilità del suolo.

Per quanto concerne i bioliquidi, nel Piano si legge che l'Italia non sembra intenzionata a preservare il ruolo ricoperto dai bioliquidi nelle future programmazioni energetiche, prevedendo, al contrario, una leggera flessione delle bioenergie con una progressiva fuoriuscita dei bioliquidi dal mercato delle fonti rinnovabili. A tal proposito, quindi, pare opportuno evidenziare, di seguito, alcune delle caratteristiche distintive che connotano il comparto delle aziende produttrici di energia elettrica da bioliquidi:

- **programmabilità e flessibilità:** a differenza di altre energie rinnovabili sfruttate in Italia, in particolare quelle fotovoltaica ed eolica, le fonti energetiche rinnovabili legate alle biomasse liquide (oli e grassi animali e vegetali) sono programmabili: l'energia elettrica così prodotta è in grado di adeguarsi velocemente alle variazioni di potenza energetica fluttuanti nella rete, coadiuvando la gestione, in tempo reale, dei flussi energetici e garantendo che domanda ed

offerta siano sempre in equilibrio, bilanciando eventuali cali od eccessi nella rete causati dalle fonti rinnovabili non programmabili tramite la predisposizione di riserve di potenza non derivanti da fonti fossili;

- **autoproduzione e autoconsumo:** gli impianti di produzione di energia rinnovabile da bioliquidi, oltre a generare energia elettrica per la trasmissione in rete, utilizzano anche i sottoprodotti della lavorazione industriale nel ciclo produttivo per la generazione di energia all'interno dei propri motori, anche in assetto cogenerativo, in linea con il principio di economia circolare e contribuendo in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi ambientali europei;
- **investimenti e innovazione a tutela dell'ambiente:** il sistema industriale della produzione di energia elettrica da olio vegetale e da grassi animali ha investito ingenti risorse per far fronte alle nuove sfide energetiche europee e nazionali, puntando, da un lato, sui vantaggi derivanti dall'utilizzo di tali prodotti in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e, dall'altro, sull'abbattimento dei costi di produzione energetica e di calore per il comparto agricolo ed industriale; E' interessante notare, inoltre, come la produzione di rifiuti di tutto il ciclo produttivo (dal campo alla produzione di energia e/o biodiesel) sia scarsissima e, in alcuni casi, con il recupero e riciclo degli oli esausti e dei filtri dei motori cogenerativi, pressoché nulla;
- **crecita occupazionale:** la produzione di energia elettrica da biomassa liquida ha comportato e potrà continuare a garantire nuove opportunità di reddito dirette e indirette, alla luce della necessaria competenza tecnica ed ingegneristica che qualifica coloro che sono impiegati nella produzione di energia elettrica, nella logistica e nel trasporto della materia prima e nella manutenzione degli impianti;
- **filiera italiana:** la filiera di produzione, raccolta e trattamento dei grassi animali per uso energetico è tutta italiana, fortemente radicata sul territorio e interconnessa con la produzione nazionale, potendo contare su una tecnologia interamente sviluppata e applicata in Italia. Inoltre, per ragioni sanitarie, la filiera è caratterizzata da una dettagliata tracciabilità dei grassi animali sin dalla loro origine. Anche la filiera degli oli vegetali puri estratti da semi oleosi, coltivati sul territorio nazionale e comunitario, in parte importati, sono tracciati ai sensi del Regolamento (CE) 73/2009 e dal Regolamento (UE) 1306/2013, rappresenta un modello agroindustriale sostenibile italiano, un esempio di economia reale di cui beneficia il territorio e il sistema Paese;
- **sostenibilità ed economia circolare:** i bioliquidi utilizzati per la produzione di energia elettrica sono certificati sostenibili secondo il decreto interministeriale 23 gennaio 2012, che istituisce il sistema nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti e dei bioliquidi, garantendo l'osservanza di obblighi sociali e ambientali da parte degli operatori economici della filiera dei bioliquidi, cosa che non può affermarsi per le fonti fossili. Come già accennato, il settore stimola e sostiene, inoltre, la filiera della produzione di farine proteiche per la mangimistica e l'alimentazione umana, a partire dalla produzione agricola con il riconoscimento di "premi" ai produttori. In tal modo si ottengono, contemporaneamente, energia elettrica, calore da fonti rinnovabili, un maggior quantitativo di farine proteiche, a beneficio dell'alimentazione umana e animale e dei suoi derivati.

Alla luce di quanto esposto, ci sembra, infine, opportuno segnalare la nostra condivisione di quanto recentemente espresso sul tema dalla Commissione europea che ha ritenuto le proposte nazionali formulate nell'ambito degli specifici piani non sufficientemente ambiziosi in termini di obiettivi di efficienza energetica e uso di fonti rinnovabili.

L'Istituzione europea ha raccomandato all'Italia di adottare politiche e misure dettagliate che siano in linea con gli obblighi imposti dalla direttiva (UE) 2018/2001 (RED II), presentando, tra gli altri,

strumenti determinati per conseguire l'obiettivo nel settore dei trasporti fissato dall'art. 25 della RED II e riducendo la complessità e l'incertezza normativa.

Inoltre, nella relazione di accompagnamento della Commissione UE, per quanto di nostro specifico interesse, si richiedono ulteriori spiegazioni sul modo in cui le politiche sui carburanti alternativi contribuirebbero agli obiettivi o al modo in cui sono state contabilizzate, in particolare:

- sul trasporto elettrico, si richiede all'Italia – che ha fissato un obiettivo di 6 milioni di auto elettriche entro il 2030 – di indicare come raggiungere questo target;
- sul piano delle energie rinnovabili sono richiesti maggiori dettagli anche sull'approvvigionamento di biomassa per materie prime e origine, distinguendo tra produzione nazionale e importazioni;
- elencare le azioni intraprese e i piani previsti per l'eliminazione graduale delle sovvenzioni all'energia, specie quelle ai combustibili fossili;
- continuare a operare per rafforzare le misure di efficienza energetica nei trasporti;
- accertare che gli strumenti politici proposti permettano risparmi adeguati, con riguardo anche al ciclo di vita, offrendo chiarezza e prevedibilità alle imprese e al settore finanziario al fine di stimolare gli investimenti privati necessari;
- completare l'analisi, anche quantitativa, delle interazioni con la politica sulla qualità dell'aria e sulle emissioni atmosferiche.

Sulla base di tali considerazioni, riteniamo di fondamentale importanza che il sistema italiano ampli la partecipazione al raggiungimento degli obiettivi richiamati sia delle industrie del biodiesel sia del settore dei bioliquidi, soprattutto nazionali, coinvolgendoli con maggior intensità ed efficacia nella lotta al cambiamento climatico e nelle politiche energetiche, contando sulla maturità della tecnologia ed efficienza delle imprese operanti nei settori, che da sempre sono all'avanguardia in termini di investimenti ed innovazione.

Il PNEC, soprattutto dopo aver fissato come obiettivo nazionale, per il settore dei trasporti, il raggiungimento di una percentuale di produzione di energia da fonti rinnovabili molto ambiziosa (pari al 21,6% di FER), inciderà probabilmente sulla sopravvivenza dei settori in commento e sarà necessario il contributo da parte di tutte le tecnologie rinnovabili.

Pertanto, per mezzo di questo documento associativo di posizione, intendiamo ribadire i seguenti punti strategici per noi di fondamentale importanza.

- **Salvaguardia degli investimenti nel settore del biodiesel.** Le aziende italiane, per garantire una transizione verso nuove forme di energia, investono costantemente ingenti risorse economiche e sociali nel settore della ricerca e dello sviluppo per l'implementazione dei biocarburanti avanzati. Del pari, sono stati notevoli gli investimenti nel medio-lungo periodo che le medesime aziende hanno compiuto per fornire al mercato biocarburanti double counting. **Chiediamo, pertanto, che vengano salvaguardati - mediante la previsione di un quadro normativo stabile e chiaro nel medio-lungo termine, nonché basato sul principio della neutralità tecnologica - gli investimenti operati dalle industrie italiane del biodiesel, anche avanzato, le quali possono ancora fattivamente contribuire al raggiungimento degli obiettivi posti dal PNEC.**
- **Riequilibrio del rapporto tra biocarburanti avanzati liquidi e biometano avanzato.** Riteniamo ambiziose e di non facile realizzazione le politiche incentivanti stabilite con il decreto 2 marzo 2018 del Mise a favore del biometano avanzato, che prevede una quota d'obbligo di immissione in consumo di biometano avanzato pari al 75%, a discapito degli altri biocarburanti avanzati liquidi per i quali è previsto un obbligo pari al 25%; a differenza del

biometano, probabilmente più idoneo per l'immissione in rete per la produzione di energia termica rinnovabile per il riscaldamento degli edifici, i biocarburanti liquidi rappresentano una realtà matura già capillarmente presente su tutto il territorio nazionale, disponibile in tutte le stazioni di servizio, anche nel centro città e utilizzabili in modalità self-service (possibilità non prevista per il biometano), e rappresentano la scelta più efficiente per il consumatore in termini di comodità del servizio e di prestazioni del veicolo per le caratteristiche di cui sopra. **Tale rapporto, pertanto, andrebbe riequilibrato posto che, in tema di decarbonizzazione, ricerca, innovazione e competitività, il settore dell'industria del biodiesel, considerato tutto l'indotto coinvolto, anche grazie all'utilizzo esclusivo di materie prime sostenibili, è stato, e lo sarà ancora per gli anni futuri, il protagonista dominante del mercato italiano nei trasporti.**

- **Sostituzione parco auto con veicoli più efficienti.** Riteniamo anche che prevedere una strategia politica incentivante di lungo termine che conduca, al 2030, al raggiungimento della quota di immatricolazioni di 6 milioni di vetture elettriche (1,6 milioni di auto BEV e 4,4 milioni di auto ibride) andrebbe ad impattare negativamente su tutto il comparto automotive (progettazione, componentistica, costruzione, marketing e vendita dei veicoli a motore), favorendo enormemente, al contrario, economie industriali straniere extra-UE, in particolare asiatiche, interessate allo sviluppo dell'e-cars. È evidente che tale scelta avrà importanti impatti sociali sulle attività produttive nazionali. **Di sicuro rilievo e sempre in un approccio di neutralità tecnologica, sarebbe opportuno intraprendere, da parte della Pubblica Amministrazione e degli enti pubblici territoriali, un percorso che conduca all'adozione di strumenti e strategie volte a rimodernare il parco auto italiano, ormai vetusto, anche con riferimento ad autobus e mezzi di servizio di pubblica utilità, attraverso la sostituzione dei veicoli più inquinanti (da Euro 0 ad Euro 4) con quelli più moderni ed efficienti in termini di emissioni (Euro 6 ed Euro 6.2 o D) anche prevedendo misure di premialità a tal fine. Lo sviluppo e il supporto dei biocarburanti liquidi, non richiede nuove infrastrutture ed è una tecnologia matura che non richiede maggiori oneri al Paese ed ai contribuenti.**
- **Valutazione delle emissioni sulla base dell'analisi del ciclo di vita (LCA).** Ancora sul fronte biocarburanti, sottolineiamo che sebbene le auto elettriche, allo scarico, abbiano emissioni prossime allo zero su strada, ciò non è altrettanto vero considerando le emissioni necessarie alla produzione del veicolo e le emissioni legate all'origine dell'energia che consumano proveniente da batterie (prodotte con materiali non reperibili in Italia e perlopiù sotto il controllo della Cina); **in considerazione dell'intero ciclo di vita (LCA) di un veicolo elettrico, che include la produzione di batterie, l'uso e la dismissione delle medesime, recenti ricerche scientifiche dimostrerebbero che il motore a combustione interna di ultima generazione (Euro 6.2) rappresenta una tecnologia necessaria che conduce a livelli di inquinamento trascurabili, se non pari a quelli dell'auto elettrica nei termini suddetti.**
- **Inserimento dei grassi animali per il raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei.** Proponiamo, come previsto nell'Allegato IX, Parte B della recente Direttiva 2018/2001/UE RED II, che per il raggiungimento degli obiettivi nazionali (>1,7% fino al 4%) vengano tenuti in considerazione nel PNEC, per la produzione di biocarburanti, anche i grassi animali classificati di categoria 1 e 2 ai sensi del Regolamento (CE) 1069/2009, la cui filiera di produzione, raccolta e trattamento è tutta italiana, alla luce della constatazione che i prodotti in questione sono, per ragioni sanitarie, pienamente tracciati sin dalla loro origine con controllo veterinario.
- **Produzione di energia da bioliquidi e tutela degli investimenti operati nel settore.** Chiediamo che i bioliquidi, in quanto rinnovabili programmabili che possono aiutare a ridurre gli sbilanciamenti della rete legati all'utilizzo delle rinnovabili non programmabili, vengano

inclusi nel Piano per concorrere al raggiungimento degli obiettivi europei sulla produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile e che vengano salvaguardati - anche mediante la conservazione e il repowering della propria capacità produttiva installata, in vista della prossima scadenza del sistema incentivante - quegli impianti di produzione di energia rinnovabile da bioliquidi che sfruttano gli oli e grassi animali e vegetali e i sottoprodotti della loro lavorazione industriale come combustibile, per alimentare i propri motori e produrre energia elettrica (utilizzata all'interno dell'impianto medesimo o trasmessa in rete), o per produrre anche energia termica mediante il recupero del calore per uso civile o industriale, in linea con il principio di economia circolare e contribuendo in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi europei in tema di risparmio energetico e tutela dell'ambiente.

In conclusione, come indicato nel Piano, viene vista con favore la necessità che i processi autorizzativi vadano semplificati, riducendo i ricorsi a procedure e pratiche amministrative che ostacolano la celerità e l'efficienza delle operazioni economiche tra gli operatori coinvolti, attualmente operanti altresì da una serie di incombenze amministrative che potrebbero, tra l'altro, comportare il rischio di delocalizzazione degli investimenti.

Ringraziando per la cortese attenzione, porgiamo distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE

(Andrea Carrassi)
