

Posizione dell'Associazione Nazionale dei Distillatori e Produttori di Bioetanolo sul Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC)

Il Piano nazionale integrato energia e clima (PNIEC) si inserisce nel quadro più ampio delle politiche europee di drastica riduzione delle emissioni e di un aumento nell'uso delle fonti rinnovabili, anche per i trasporti, entro il 2030.

I pilastri di questa politica comunitaria sono:

- la Direttiva RED II (DIRECTIVE (EU) 2018/2001), che pone obiettivi vincolanti per l'uso di fonti rinnovabili al 2030 di almeno il 32% dei consumi totali di energia dell'Unione europea;
- il Regolamento "Effort sharing" (Regulation (EU) 2018/842), che stabilisce le quote di riduzione delle emissioni assegnate ad ogni Stato membro, per raggiungere l'obiettivo comune di una riduzione delle emissioni dell'Unione Europea del 40% rispetto al 1990 entro il 2030.

Dal confronto del PNIEC con gli obiettivi fissati dalla UE, nonché da una analisi dell'evoluzione del mercato auto europeo nei prossimi anni, e quindi dei consumi attesi entro il 2030, emergono aspetti positivi del Piano ma anche aree di miglioramento legate alla scarsa coerenza degli obiettivi del Piano stesso con la domanda energetica nei trasporti nel prossimo decennio: infatti, poiché tutti gli studi convergono nel prefigurare uno scenario del parco veicoli fortemente basato ancora su motori a combustione interna (ICE), il PNIEC sembra voler promuovere soprattutto la diffusione delle motorizzazioni elettriche ed a gas senza dare risposte adeguate all'esigenza di decarbonizzare invece quelli che saranno i consumi maggiori nei trasporti fino al 2030 e cioè consumi di benzina, soprattutto, e gasolio.

Una risposta disponibile già oggi nel nostro Paese, sostenibile e senza necessità di nuove infrastrutture è rappresentata dal bioetanolo, il biocarburante 100% rinnovabile in grado di ridurre le emissioni di almeno il 70% rispetto ai carburanti fossili ed ottenuto da filiere certificate sostenibili ed in grado di favorire lo sviluppo di tecnologie avanzate per produrre biocarburanti da scarti, come il bioetanolo cellulosico, già presente in Italia, prima in Europa, ottenuto appunto da scarti agricoli.

AssoDistil, l'Associazione italiana che rappresenta i produttori di bioetanolo, chiede dunque che il Piano mantenga obiettivi separati tra filiera gasolio e filiera benzina per l'obbligo di miscelazione, e quindi quote obbligatorie di bioetanolo in miscela con la benzina, ed adotti misure di forte promozione del bioetanolo, come l'adozione di standard E10 o E20 (10% - 20% di bioetanolo in miscela con la benzina) che non richiede alcun intervento di modifiche nella distribuzione del carburante, e che si prevedano infine, nel prossimo decennio, obiettivi vincolanti crescenti per la quota di bioetanolo da miscelare con la benzina.

AssoDistil auspica anche che la tassazione dei prodotti energetici, inclusi i carburanti, tenga conto dell'impatto ambientale degli stessi in modo da premiare i prodotti che contribuiscono maggiormente alla riduzione delle emissioni ed evitare la penalizzazione che si registra oggi nei confronti del **bioetanolo** che, sebbene sia uno dei biocarburanti più virtuosi, vede un'imposizione di accisa equiparata alla benzina e quindi significativamente -ed incomprensibilmente- maggiore del gasolio (e del biodiesel) e dell'elettrico, oggi addirittura non gravato da accisa ed incentivato attraverso diverse misure di sostegno, nonostante l'elettrico risulterà per oltre il 50% fino al 2030 ottenuto da fonti non rinnovabili.

Il quadro regolatorio europeo

Con la decisione dell'ottobre 2014 adottata dal Consiglio europeo, l'Europa ha fissato in -40%, rispetto alle emissioni del 1990, la riduzione di emissioni di gas clima-alteranti.

Per raggiungere questo obiettivo sfidante, l'Unione Europea ha stabilito la distribuzione degli sforzi (Effort Sharing Regulation- Regulation (EU) 2018/842 -ESR) che dovranno sopportare i singoli Stati membri. In particolare, **per i settori non-ETS** (e.g. trasporti, agricoltura, residenziale, ecc) ci si pone l'obiettivo di riduzione delle emissioni pari al 30% rispetto a quelle del 2005. Per l'Italia questi obiettivi si traducono in una **riduzione del 33% di emissioni al 2030 rispetto a quelle del 2005**.

Parallelamente, con la **Direttiva sulle Fonti rinnovabili (DIRECTIVE (EU) 2018/2001-RED II)** l'Unione europea ha fissato obblighi crescenti di utilizzo di fonti rinnovabili al 2030 nei consumi energetici ed in particolare, per quanto riguarda i trasporti, un **target vincolante pari al 14% di energia rinnovabile al 2030, di cui almeno il 3,5% di energia rinnovabile proveniente da biocarburanti avanzati**.

La Direttiva RED II ed il PNIEC a confronto

Da un confronto tra gli obiettivi previsti per il contributo delle rinnovabili nei trasporti al 2030 dalla Direttiva sulle fonti rinnovabili (REDII), e dal Piano nazionale clima ed energia, emerge che l'Italia pone obiettivi ancora più ambiziosi di quota di energia rinnovabili nei trasporti di quanto non preveda l'Unione Europea, con un 21,6% e/e contro un 14% e/e.

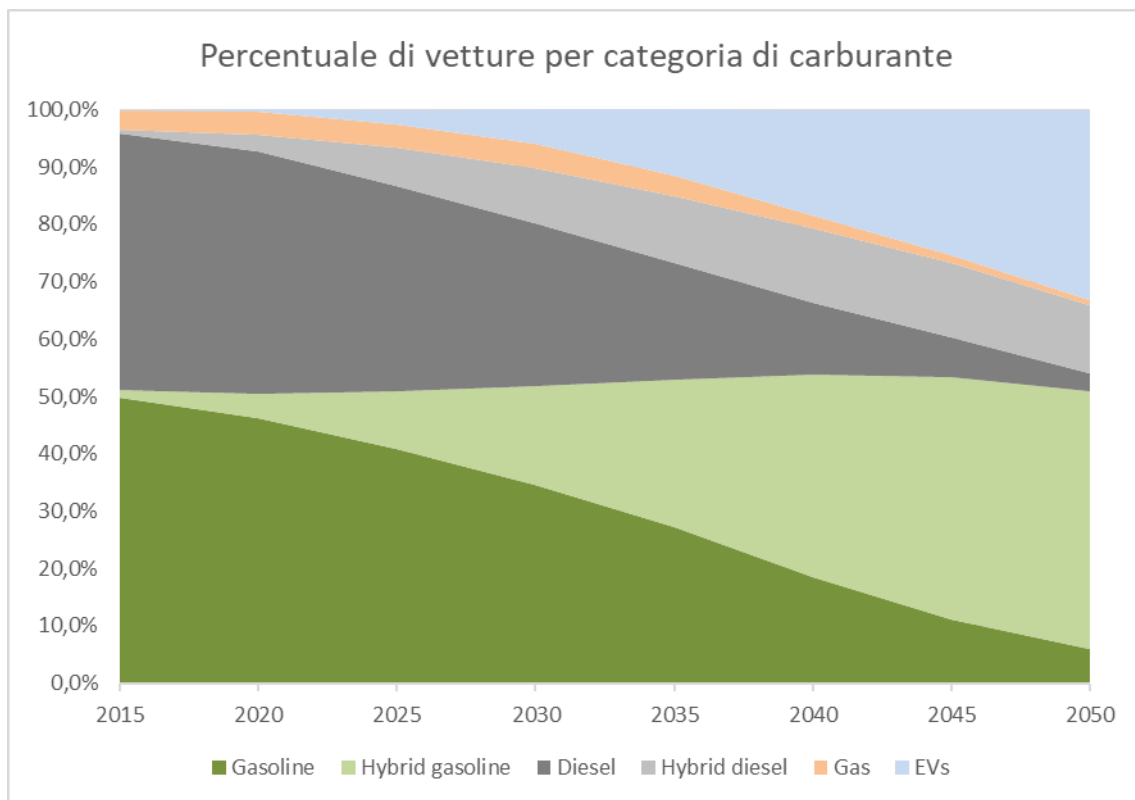
Di questo 21,6% di energie rinnovabili nei trasporti al 2030, il PNIEC prevede un contributo di biocarburanti avanzati di almeno l'8% laddove l'Europa prevede, all'interno dell'obiettivo cumulativo del 14% di energie rinnovabili nei trasporti al 2030, un contributo dei biocarburanti avanzati del 3,5%.

Una rilevante novità introdotta dalla proposta di PNIEC è la previsione di obblighi di immissione in consumo separati per la filiera gasolio e la filiera benzina che, fino ad oggi, invece sono accomunati sotto lo stesso obbligo al 2020 del 10% di energia rinnovabile nei trasporti. Ciò significa che nel prossimo decennio, nell'ambito dei singoli target di miscelazione previsti, sia per i biocarburanti convenzionali che per quelli avanzati, saranno obbligatorie quote separate di biocarburanti per la filiera benzina (e.g. bioetanolo) che per la filiera gasolio (e.g. biodiesel).

Tale novità è particolarmente importante in quanto per la prima volta in Italia, come invece già da tempo in altri 11 Paesi dell'Unione Europea, si rende obbligatorio un contributo di biocarburanti (i.e. bioetanolo) nella filiera benzina separato dal contributo di altri biocarburanti (e.g. biodiesel) nella filiera gasolio. Fino ad oggi, essendo l'obiettivo cumulativo (i.e. 10% di energia rinnovabile nei trasporti al 2020), i soggetti obbligati hanno sempre optato per l'adozione quasi esclusivamente di un solo biocarburante, il biodiesel, per ottemperare agli obblighi di legge: la ragione prescinde da valutazioni qualitative o ambientali, ma è basata su ragioni legate alla forte domanda di gasolio rispetto alla benzina, il che ha comportato, di conseguenza, una penalizzazione nella richiesta di bioetanolo da aggiungere alla benzina. In altre parole, i raffinatori (soggetti obbligati) essendo "corti" di gasolio e "lunghi" di benzina, hanno sempre preferito integrare con biodiesel la filiera gasolio, invece che miscelare bioetanolo con la benzina.

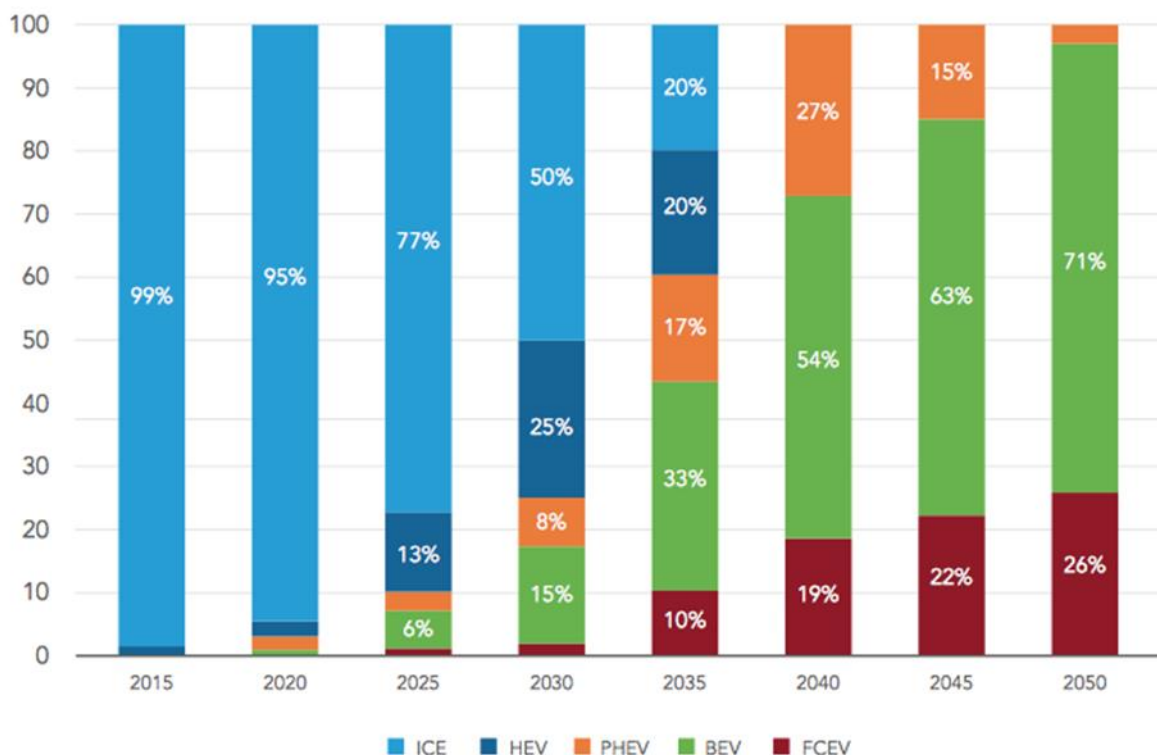
Il PNIEC e lo scenario dei trasporti al 2030

La scelta operata con il PNIEC, con la proposta di fissare obiettivi separati per le filiere gasolio e benzina, mira giustamente ad intercettare quella che sarà la domanda di benzina e gasolio (e di altri carburanti) nel prossimo decennio: infatti, secondo tutte le proiezioni di consumi nel periodo 2021-2030 a livello comunitario, non solo la domanda di carburanti liquidi resterà molto elevata e maggioritaria rispetto ad altre alternative, quali il contributo elettrico e del gas, ma -causa l'oggettivo maggior impatto ambientale delle motorizzazioni a gasolio rispetto a quelle a benzina- la percentuale di parco circolante a benzina (includere le auto ibride a benzina) è previsto in relativa e notevole crescita nel prossimo futuro. In sostanza, al 2030 solo una quota percentuale minoritaria è prevista che sia di auto alimentate con motore elettrico (full-electric), mentre la stragrande maggioranza sarà rappresentata da auto a benzina (eventualmente anche ibride). Per le auto a gasolio il trend è in decrescita.



Source: Ricardo Energy & Environment -energy needs and emissions, 2020-2050

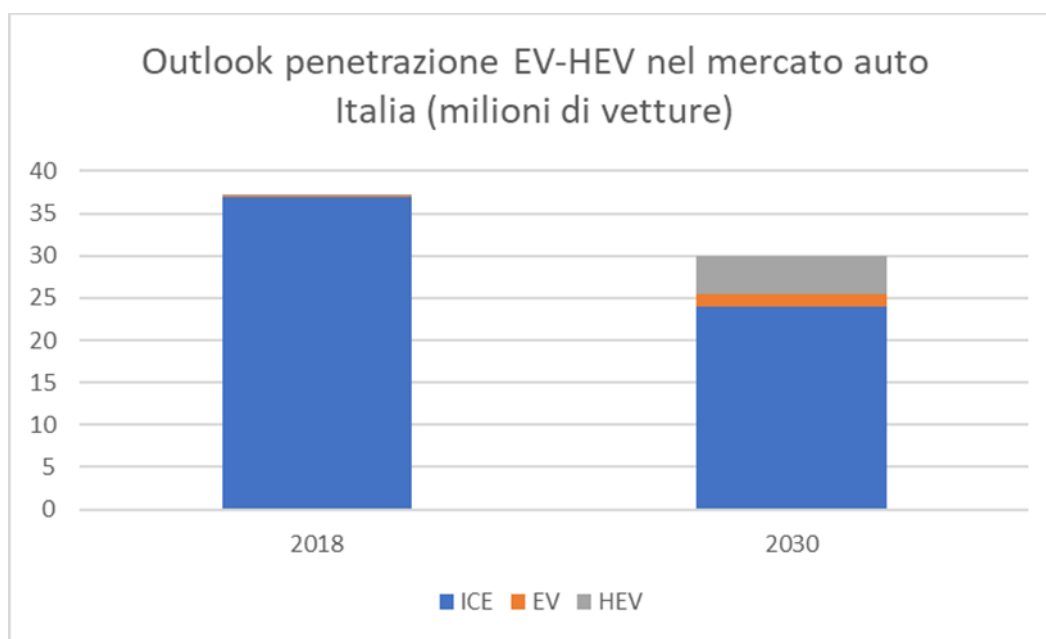
Questo outlook non viene alterato neanche dalle previsioni più ottimistiche di crescita di penetrazione dell'auto elettrica, ed al 2030 si prevede che più dell'80% delle vetture continuerà a montare un motore a combustione interna, magari in formula ibrida con motori elettrici (ibrida o ibrida plug-in).



ICE: internal combustion engine; HEV: hybrid electric vehicle ; PHEV: plug-in hybrid electric vehicle; BEV: battery electric Vehicle; FCEV: fuel-cell electric vehicle

(Fonte: ePure)

Tale scenario viene confermato anche dallo stesso PNIEC che, sebbene ipotizzi crescite sensazionali per l'auto elettrica, ne prevede una penetrazione non superiore alle 6 milioni di vetture su un parco circolante di circa 30 milioni di vetture in totale. Lo stesso Piano prevede quindi al 2030 un parco vetture dotato di motore a combustione interna di oltre 25milioni.



ICE: internal combustion engine; HEV: hybrid electric vehicle; EV: electric Vehicle

(Fonte: elaborazione AssoDistil su dati PNIEC)

In questo contesto, nel quale appunto la motorizzazione a combustione interna -motori a gasolio e, soprattutto, benzina- sarà protagonista assoluta al 2030, è quindi corretto proporre, come fa appunto il PNIEC, obiettivi crescenti e vincolanti, separati per filiera, di quote crescenti di immissione in consumo di biocarburanti sostenibili fino al 2030.

Nonostante la giusta proposta di fissare obiettivi separati di immissione in consumo di biocarburanti nella filiera benzina e nella filiera gasolio, coerente, come detto, con lo scenario del parco veicoli circolante al 2030 -quindi maggioranza di veicoli a benzina che quindi necessiteranno di quote significative di bioetanolo- il PNIEC prevede -vedi tabella a seguire-, per raggiungere gli obiettivi della RED II, solo un contributo marginale dei biocarburanti liquidi a favore, invece, di una forte promozione del biometano (e quindi del parco auto a gas) contro tutti gli scenari illustrati in precedenza. Tale scelta appare totalmente ingiustificata e penalizzante per lo sviluppo dei biocarburanti avanzati liquidi, in particolare il bioetanolo avanzato, con gravi conseguenze anche sulla produzione di bioetanolo convenzionale.

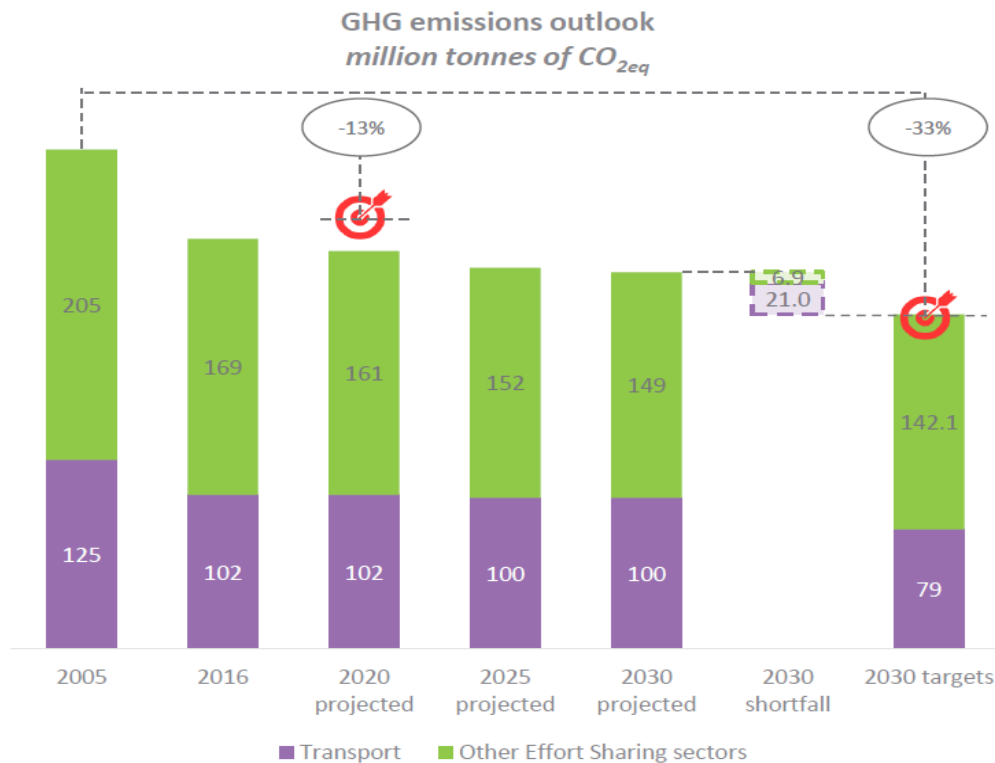
Tabella 13 - Contributo delle rinnovabili nel settore trasporti previsto al 2030, secondo i criteri di calcolo definiti dalla Direttiva RED II per gli obblighi in capo ai fornitori di carburanti ed energia elettrica (ktep)

| | Fattore moltiplicativo | 2016 | 2017 | 2025 | 2030 |
|--|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Numeratore | | 2.056 | 1.665 | 4.152 | 5.953 |
| Biocarburanti avanzati | X 2 | 9 | 7 | 695 | 1.057 |
| <i>di cui biometano</i> | X 2 | 0 | 0 | 511 | 793 |
| <i>di cui altri biocarburanti</i> | X 2 | 9 | 7 | 184 | 264 |
| Biocarburanti double counting non avanzati | X 2 | 765 | 350 | 630 | 570 |
| Biocarburanti single counting | | 265 | 703 | 655 | 710 |
| Quota rinnovabile dell'energia elettrica su strada | X 4 | 2 | 2 | 126 | 379 |
| Quota rinnovabile dell'energia elettrica su rotaia | X 1,5 | 156 | 159 | 228 | 314 |
| Denominatore - Consumi finali lordi nei trasporti | | 31.719 | 30.352 | 28.851 | 27.607 |
| Quota FER-T (%) – RED II | | 6,5% | 5,5% | 14,4% | 21,6% |

Il PNIEC e la ESR a confronto

Come sottolineato, sulla base di quanto previsto dal Regolamento ESR, l'Italia, nei settori non-ETS, dovrà raggiungere una riduzione delle emissioni al 2030 di almeno il 33% rispetto a quelle del 2005. Tuttavia, con le misure previste dal PNIEC appare assai difficile, se non impossibile, raggiungere questo obiettivo in quanto mancherebbero all'appello almeno 27,9 milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti di emissioni al 2030, in gran parte dovuti ad una mancata forte riduzione delle emissioni nei trasporti (21 milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti).

Italy – Effort Sharing outlook



Sources: EC ESD/ESR, EEA 2018, Italy Draft INECP (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima - PNEC)

Servono quindi ulteriori misure capaci di ridurre ulteriormente e significativamente le emissioni nel settore trasporti oltre quelle già previste dal PNIEC. Tali misure dovranno essere in grado di stimolare l'uso di carburanti in grado di ridurre significativamente le emissioni, con particolare attenzione alla promozione di biocarburanti che mostrano le migliori performance ambientali.

Il Bioetanolo, una soluzione disponibile e sostenibile

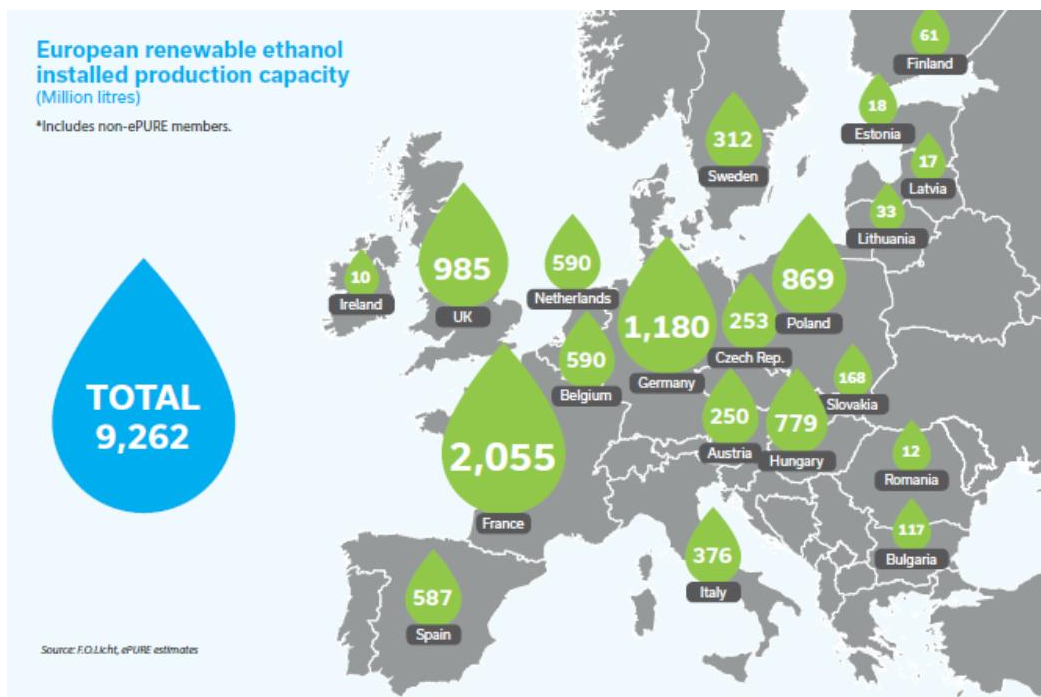
Alla luce di quanto detto, ci si pone la domanda di quali siano le soluzioni migliori e più sostenibili da adottare per centrare gli obiettivi di riduzione delle emissioni e di utilizzo di fonti rinnovabili, secondo quanto previsto dalla RED II e dalla ESR.

Premesso che non esiste e non può esistere una unica soluzione in grado di risolvere tutti i problemi, ci si deve interrogare verso quali soluzioni concentrare l'attenzione ed attivare le necessarie azioni di promozione e supporto. E' evidente che la soluzione migliore dovrà essere quella che è disponibile già oggi senza bisogno di investimenti in nuove infrastrutture, ovvero minimizzandone la spesa, che abbatta significativamente le emissioni, che utilizzi materia prima disponibile e sostenibile e che possa essere la

base di sviluppo di una nuova “industry” rispettosa di criteri di sostenibilità e circolarità, pilastri delle attuali politiche europee, che possa quindi essere in grado di aumentare la competitività del nostro Paese attraverso l’innovazione tecnologica e garantire adeguati livelli occupazionali.

L’industria del bioetanolo, il biocarburante più diffuso al mondo, è presente anche in Italia con rilevanti capacità installate e quindi può offrire certamente un contributo decisivo per raggiungere gli obiettivi fissati dal PNIEC:

1. **il bioetanolo è già prodotto oggi in Europa da filiera europea** in impianti che garantiscono adeguata capacità, con una offerta che supera i 9 miliardi di litri/anno:



2. **il bioetanolo è un biocarburante in grado di garantire già oggi una riduzione certificata delle emissioni di gas clima-alteranti di almeno il 70% rispetto alla benzina** ed i progressi tecnologici promettono un’ulteriore riduzione delle emissioni nel prossimo futuro.

Certified average greenhouse gas emission savings of renewable European ethanol compared to fossil fuel

Since 2011 the average certified greenhouse gas emission savings of renewable ethanol against fossil fuel have increased continuously, reaching 70% in 2017.






Source: Aggregated and audited data of ePURE members, based on a GHG intensity of 25.04 gCO_{2eq}/MJ, compared to a fossil fuel comparator of 83.8 gCO_{2eq}/MJ





E' inoltre molto rilevante notare come già l'utilizzo di miscele E10 ed E20 (miscele benzina-etanolo con contenuto di bioetanolo pari rispettivamente al 10% ed al 20%) sia uno strumento assolutamente efficace per ridurre le emissioni, come dimostrato da uno studio condotto dall'associazione europea "ePURE" sulla base di dati ACEA ed EAFO, che fa anche un parallelo con il numero di veicoli full-electric che sarebbero necessari per raggiungere lo stesso risultato in termini di riduzione delle emissioni.

Italy – E10, E20 and EVs

Benefits of having E10/E20 in 2030

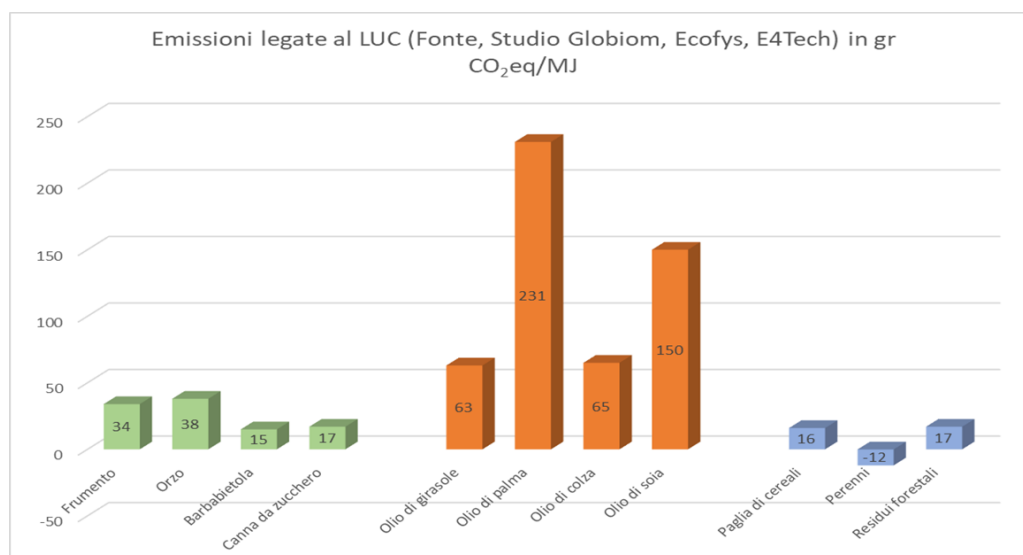
- GHG emissions savings for transport
 - E10: 1.31 MtCO_{2eq} 
 - E20: 2.72 MtCO_{2eq}
- Barrels of oil equivalent
 - E10: 3.27 M 
 - E20: 6.78 M
- Energy import bill savings
 - E10: € 194 M 
 - E20: € 401 M

Number of EVs to reach E20 GHG emissions reduction benefits

- ≈3.83 M EVs in 2030 (vs. 2018 EVs fleet ≈12,500) or more than 318,000 new EVs each year until 2030 
- ≈4.21 M charging points to be installed (vs. ≈3,600 in 2018) for a total investment of € 126 Billion 
- An increase of annual electricity consumption of more than 10 TWh, the equivalent of
 - 1.7 nuclear reactor (900MW) 
 - ≈2.86 M households consumption 

Sources: ACEA, EAFO, ePURE. Note: the abbreviation "EVs" includes all electrically chargeable vehicles (e.g. BEVs/PHEVs/FCEVs). It is also assumed that all these vehicles run only on electricity. Vehicles considered includes all light duty vehicles.

3. **il bioetanolo, sia convenzionale (o 1G) che avanzato (o 2G) utilizza le biomasse con le minori emissioni legate al cambiamento d'uso del suolo, anche 10 e più volte inferiori all'olio di palma, come rilevano studi indipendenti commissionati dalla stessa Commissione UE**



4. **il bioetanolo può essere prodotto anche a partire da residui agricoli, forestali ed agroindustriali e l'Italia per prima in Europa ha sviluppato tecnologie per la produzione di bioetanolo cellulosico a partire da paglie di frumento, di riso e di altri cereali oltre che da biomasse non alimentari eventualmente coltivate anche su terreni marginali con il conseguente vantaggio di rivitalizzare zone marginalizzate del nostro territorio. La produzione di etanolo cellulosico avviene già oggi su scala industriale ed il nostro Paese può profittevolmente utilizzare le capacità attualmente installate di tale biocarburante per contribuire al raggiungimento degli obiettivi del PNIEC.**

5. **il bioetanolo aiuta a risolvere anche il problema del riutilizzo degli scarti agricoli che oggi andrebbero smaltiti, grazie allo sviluppo di bioetanolo avanzato: uno studio condotto in Europa da ONG assieme agli stakeholders (ICCT, ECF, Wasted: Europe's untapped resource) ha evidenziato come in Europa vi sia la disponibilità di oltre 500 milioni di tonnellate all'anno di biomasse di scarto non utilizzate per altri usi e circa 139 milioni di tonnellate all'anno di paglia di frumento non utilizzate. Se tutta questa biomassa fosse utilizzata per produrre bioetanolo, si potrebbero produrre fino a 15 milioni di tep/anno di bioetanolo cellulosico, ben oltre il fabbisogno di biocarburanti avanzati necessari per raggiungere l'obiettivo posto dall'Europa per i biocarburanti avanzati al 2030, con ricadute occupazionali rilevanti: quasi 150 mila occupati a tempo pieno. Per quanto concerne la disponibilità di biomassa cellulosica in Italia, uno studio condotto anni fa da ENAMA, stima in quasi 10 milioni di tonn/anno la biomassa secca disponibile in Italia per usi energetici e che potrebbe quindi, in parte, essere destinata a produrre bioetanolo cellulosico da filiera integralmente italiana.**

Conclusioni ed azioni per promuovere la mobilità a bioetanolo

Da tutto quanto detto emerge come il bioetanolo sia certamente un biocarburante in grado di contribuire significativamente alla necessità di abbattere fortemente le emissioni nel settore trasporti in Italia, congiuntamente con gli obblighi derivanti dalla Direttiva sulle fonti rinnovabili, RED II.

Il bioetanolo è infatti un biocarburante:

- **certificato sostenibile (almeno -70% emissioni rispetto alla benzina);**
- **che ha il minore impatto sull'ambiente;**
- **disponibile già oggi ed utilizzabile senza investimenti in nuove infrastrutture;**
- **prodotto in Italia/Europa da filiera europea;**
- **in grado di promuovere sviluppo tecnologico ed utilizzo di residui e scarti nell'ottica dell'economia circolare.**

Per quanto detto **le azioni da intraprendere** nel quadro del Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima dovrebbero prevedere:

- **Obiettivi vincolanti e crescenti di immissione in consumo di bioetanolo, sia convenzionale che avanzato, nella filiera benzina,** per garantire adeguato abbattimento di emissioni e favorire investimenti nelle tecnologie avanzate: l'Italia è leader mondiale nelle tecnologie per la produzione di bioetanolo, sia convenzionale che avanzato ma qualunque investimento è frenato dalle incertezze legate alla domanda. Il PNIEC dovrebbe fissare definitivamente le quote crescenti di bioetanolo convenzionale ed avanzato dal 2023 al 2030.
- **Sanzioni adeguate in caso di non ottemperanza** per garantire certezza della domanda ed evitare situazioni come il recente "DM Biometano" (DECRETO 2 marzo 2018) che non prevede sanzioni in caso di non ottemperanza col risultato che non vi è nessun obbligo di fatto per chi immette in consumo.
- **Un contributo dei biocarburanti avanzati a conteggio doppio (double counting), come previsto dalla Renewable Energy Directive II, in una prima fase,** per consentire lo sviluppo dell'offerta di tali biocarburanti **e quindi, in una seconda fase, un contributo a conteggio singolo (single counting)** per evitare una domanda troppo debole che deprimerebbe nuovi investimenti e per garantire un contributo maggiore alla riduzione delle emissioni di CO₂eq
- **Snellimento burocratico** per evitare che misure di sostegno alla introduzione del bioetanolo sostenibile nel mercato dei carburanti sia inibito dalla complessità delle procedure di accreditamento, registrazione e certificazione, che oggi purtroppo invece penalizzano pesantemente chi produce biocarburanti sia convenzionali che avanzati.
- **Introduzione almeno di E10 come standard in Italia:** l'E10 -che sta per miscela benzina/etanolo con contenuto massimo di 10% di bioetanolo- garantisce riduzioni reali di emissioni e contribuisce significativamente al raggiungimento degli obblighi previsti dall'ESR; altri Paesi UE (e.g. Francia) stanno adottando standard anche molto più elevati (i.e. E85) proprio per garantire da subito riduzioni consistenti delle emissioni di CO₂eq, priorità assoluta per ridurre

l'effetto serra. Il PNIEC dovrebbe quindi prevedere misure di promozione dello standard E10 guardando a Paesi Europei che hanno già adottato standard più evoluti, come ad esempio hanno fatto Francia, Germania, Belgio e Finlandia, ed ai benefici ottenuti.

- **Accise commisurate all'emissioni di CO₂eq:** il bioetanolo -equiparato fiscalmente alla benzina- è oggi penalizzato da una accisa molto più elevata rispetto agli altri biocarburanti quali biodiesel (circa 18% in più) per non parlare dell'elettrico -sebbene oggi sia di origine almeno per il 60% **NON rinnovabile**-che non è tassato affatto (e beneficia anche di ingressi gratuiti nelle ZTL, esenzioni ed agevolazioni sul bollo auto, ecc). Il buon senso dovrebbe suggerire di far pagare di meno chi inquina meno ed il bioetanolo automaticamente diventerebbe tra i carburanti meno costosi alla pompa e se ne promuoverebbe il consumo. Finlandia, Belgio e Francia hanno adottato un sistema di tassazione a sostegno di un'energia più rispettosa dell'ambiente: l'esperienza in questi Paesi rivela che una differenza di prezzo di 4-5 centesimi di euro al litro tra l'E10 e l'E5 può stimolarne efficacemente l'utilizzo da parte degli automobilisti e garantire un rapido passaggio verso un carburante ancora più sostenibile. Il PNIEC dovrebbe quindi prevedere anche un ribilanciamento delle accise che gravano sui diversi carburanti (incluso i biocarburanti) per tener conto del loro effettivo impatto ambientale.