

**TAVOLO DI FILIERA PER LE BIOENERGIE**  
DECRETO MINISTERIALE N. 9800 DEL 27 APRILE 2012

**GRUPPO DI LAVORO**

**BIOMASSE - BIOCARBURANTI E BIOLQUIDI - BIOGAS E  
BIOMETANO - CHIMICA VERDE**

**OSSERVAZIONI E COMMENTI ALLA PROPOSTA DI DIRETTIVA CHE EMENDA LA DIRETTIVA 98/70/CE SULLA QUALITÀ DEI CARBURANTI E LA DIRETTIVA 2009/28/CE SULLA PROMOZIONE DELL'UTILIZZO DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI, NOTA COME "DIRETTIVA ILUC (INDIRECT LAND USE CHANGE)"**

**MARZO 2013**

## INDICE

<b>PREMESSA</b>	pag. 3
<b>INTRODUZIONE</b>	pag. 4
<b>CONSIDERAZIONI SULLA PROPOSTA DI REVISIONE DELLE DIRETTIVE FUEL E RED (DIRETTIVA ILUC</b>	pag. 6
Unione Petrolifera	pag. 6
Assocostieri	pag. 8
Gruppo Mossi & Ghisolfi	pag. 10
APER	pag. 12
Assitol	pag. 13
Federchimica	pag. 15
Università Politecnica delle Marche	pag. 16
INEA	pag. 17
<b>ALLEGATO I</b>	pag. 19

## **PREMESSA**

Il presente rapporto è frutto del contributo dei diversi partecipanti al sottogruppo relativo all'area tematica "Biocarburanti e Bioliquidi" del Gruppo di Lavoro "Biomasse - Biocarburanti e Bioliquidi - Biogas e Biometano - Chimica Verde" del Tavolo di Filiera per le Bioenergie (istituito presso il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali con D.M. n. 9800 del 7 aprile 2012) e del successivo lavoro di sintesi e redazione da parte del coordinatore di area Livia Carratù del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

In particolare, il documento riporta le posizioni e le osservazioni espresse nei riguardi della proposta di Direttiva Europea che emenda la Direttiva 98/70/CE sulla qualità dei carburanti e la Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, nota come "Direttiva ILUC (Indirect Land Use Change)", da parte dei seguenti soggetti:

- Unione Petrolifera
- Assocostieri
- Gruppo Mossi & Ghisolfi
- APER
- Assitol
- Federchimica
- Università Politecnica delle Marche
- INEA

Più in generale, la redazione del presente documento costituisce uno degli "output" dell'attività del Gruppo di Lavoro, che ha come specifico obiettivo quello di fornire un quadro aggiornato della situazione delle diverse filiere bioenergetiche presenti in Italia e indicazioni per futuri interventi e iniziative, con l'obiettivo finale di contribuire alla definizione di un futuro "Piano di Settore per le Bioenergie".

## INTRODUZIONE

La proposta di Direttiva Europea che emenda la Direttiva 98/70/CE sulla qualità dei carburanti (Direttiva Fuel) e la Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili (Direttiva Rinnovabili), nota come "Direttiva ILUC (Indirect Land Use Change)", è stata presentata nell'autunno 2012 dalla Commissione Europea sia al Gruppo Ambiente che al Gruppo Energia ed è stato deciso, data la trasversalità dell'argomento, di negoziarla in un apposito gruppo costituito *ad hoc*. La negoziazione è iniziata l'8 gennaio 2013 e finora si sono tenute quattro riunioni.

In Italia il dossier, la cui competenza è in parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e in parte del Ministero dello Sviluppo Economico, viene coordinato dalla Presidenza del Consiglio.

La proposta di "Direttiva ILUC" vuole principalmente:

- limitare la quota di biocarburanti e bioliquidi prodotta a partire da colture cerealicole e da altre colture amidacee, zuccherine e oleaginose che può essere computata per il raggiungimento dei target della Direttiva 2009/28/CE. In particolare, l'apporto dei biocarburanti prodotti a partire da queste materie prime è previsto sia per il raggiungimento del target del 10% di energia rinnovabile sui consumi finali nel settore dei trasporti, sia nel computo complessivo (biocarburanti e bioliquidi) per il raggiungimento del target del 20% (17% per l'Italia) di contributo delle fonti rinnovabili sul totale dei consumi energetici.

Questa limitazione, pari al 5 % (quale quota di biocarburanti e bioliquidi consumata nel 2011), è motivata dal fatto che la produzione di biocarburanti e bioliquidi dalle suddette materie prime è quella che può generare emissioni aggiuntive indirette di GHGs dovute al cambio di uso del suolo.

- Introdurre una lista di materie prime per la produzione dei biocarburanti con un valore energetico doppio o quadruplo ai fini del raggiungimento del target specifico per il settore dei trasporti.

Una simile modifica avrebbe come finalità l'incoraggiamento alla penetrazione sul mercato dei carburanti di seconda generazione, o comunque di carburanti a "basso ILUC".

- Modificare la soglia minima di risparmio delle emissioni di gas serra rispetto ai carburanti tradizionali (*GHG saving*) per i biocarburanti e bioliquidi, innalzandola al 60% nel caso questi siano prodotti in impianti in funzione a partire dal 1 luglio 2014 e, viceversa, spostando il passaggio dal 35% al 50%, previsto per il 2017, al 2018.

Questo dovrebbe servire a disincentivare ulteriori investimenti di impianti a bassa GHG saving performance e, contemporaneamente, a dare maggiore respiro agli investimenti già fatti.

- Uniformare le regole per utilizzare i valori standard delle emissioni riportati nelle Direttive Europee di riferimento, indipendentemente da quale sia il luogo di produzione dei biocarburanti e/o bioliquidi.

Questa modifica elimina il vantaggio di cui finora godevano i produttori extra UE nel poter

utilizzare valori prefissati di emissioni di gas serra, stabiliti nelle Direttive stesse, in luogo dei valori reali.

- Introdurre, nel reporting annuale degli SM previsto in entrambe le Direttive, il valore delle emissioni indirette (ILUC) riportate nell'allegato alla nuova Direttiva nel calcolo delle emissioni di gas serra totali emesse nel ciclo di vita del biocarburante.

Questa modifica servirebbe a iniziare a prendere in considerazione, sebbene solo ai fini di reporting, il fattore ILUC.

Nelle pagine successive si riportano le posizioni, in qualche caso espressione di interessi diversi e non riconducibili ad una sintesi comune, delle varie parti interessate rispetto alla proposta di "Direttiva ILUC".

## **CONSIDERAZIONI SULLA PROPOSTA DI REVISIONE DELLA DIRETTIVA FUEL E DELLA DIRETTIVA RINNOVABILI (DIRETTIVA ILUC)**

### **Unione Petrolifera**

#### *Impatto delle proposte comunitarie di revisione delle Direttive Fuel e Rinnovabili sull'uso dei biocarburanti nei trasporti*

La Commissione Europea ha recentemente pubblicato la nuova proposta di modifica delle Direttive in materia di biocarburanti per introdurre il contributo ILUC (emissioni indirette dovute al cambiamento di destinazione d'uso dei terreni) per una valutazione più completa delle emissioni di gas ad effetto serra dei biocarburanti, anche attraverso il conteggio dell'impatto della conversione dei terreni a livello mondiale.

Nei documenti di lavoro la Commissione Europea inizialmente aveva giustamente introdotto il contributo ILUC nella valutazione delle prestazioni ambientali dei biocarburanti, riconoscendo quanto da anni va ormai sostenendo il settore petrolifero (si veda lo studio realizzato nel 2008 da Nomisma Energia all'indirizzo: [http://www.unione petrolifera.it/it/CMS/interventi/get/2008/Presentazione\\_Studio\\_Nomisma\\_Energia/003\\_PRESENTAZIONE\\_NE.pdf](http://www.unione petrolifera.it/it/CMS/interventi/get/2008/Presentazione_Studio_Nomisma_Energia/003_PRESENTAZIONE_NE.pdf)) sullo scarso, nullo e spesso negativo impatto sull'ambiente dei biocarburanti di prima generazione. Infatti, conteggiando il contributo ILUC, la quasi totalità dei biocarburanti di prima generazione presenta una emissione di gas a effetto serra superiore a quello dei combustibili fossili. Su queste basi, scientificamente accertate, la Commissione Europea aveva pertanto predisposto la proposta di Direttiva in questione includendo l'ILUC che, però, nella versione presentata ufficialmente, è stato rimosso.

In questo modo, a nostro avviso, la Commissione Europea ha, per ora, rinunciato a limitare fortemente l'uso dei biocarburanti di prima generazione che, oltre a non conseguire, nel migliore dei casi, alcuna riduzione delle emissioni di gas serra, continueranno a fare concorrenza alla produzione alimentare. Le giustificazioni addotte dalla Commissione sono unicamente di tipo commerciale, in quanto l'adozione dei contributi ILUC avrebbe praticamente posto fuori mercato tutti gli impianti di produzione di biodiesel europei.

La Commissione Europea, tuttavia, nella consapevolezza di benefici ambientali scarsi o nulli per i biocarburanti di prima generazione, ha stabilito che, ai fini del conseguimento dell'obiettivo del 10% di energie rinnovabili nei trasporti, fissato al 2020, il ricorso a questo tipo di biocarburanti non potrà superare il 5%, oltrepassabile esclusivamente con biocarburanti di seconda e terza generazione.

Unione Petrolifera ritiene che tale disposizione debba essere assolutamente confermata anche per la posizione molto chiara e rigida dei costruttori di veicoli ACEA, di seguito illustrata.

L'altro obiettivo della Commissione Europea di stimolare e promuovere lo sviluppo di biocarburanti alternativi, di seconda e terza generazione, derivati da materie prime non alimentari come i rifiuti o la paglia, è totalmente condiviso da Unione Petrolifera. Tali prodotti infatti presentano emissioni di gas ad effetto serra in quantità decisamente inferiori ai biocarburanti di prima generazione e non interferiscono direttamente con la produzione alimentare mondiale.

Nonostante l'inattesa modifica delle posizioni iniziali della Commissione Europea, resta

chiaro, dall'esame della proposta di Direttiva, che l'orientamento futuro sull'impiego dei biocarburanti dovrà essere basato unicamente su biocarburanti di seconda e terza generazione, anche se fino al 2020 l'impiego fino al 5% dei biocarburanti di prima generazione sarà assicurato, nonostante le evidenze negative sia in termini economici che ambientali.

*Posizione ACEA su compatibilità veicoli Euro VI (heavy-duty) & Euro 6 (light-duty) con miscele contenenti biodiesel in percentuali superiori al 7% in volume*

La recente posizione ACEA (Associazione Europea dei Costruttori di Autoveicoli) sulle miscele contenenti biodiesel in percentuali superiori al 7% in volume esclude la possibilità che in prospettiva 2020 possa essere accettata una specifica B10 per il parco diesel circolante. In sintesi, l'industria automobilistica segnala che deve risolvere molteplici criticità per rispettare i futuri limiti di omologazione, rispettando sia i valori di emissione che gli obblighi di riduzione della CO<sub>2</sub>, e attualmente sta lavorando per rispettare tali obblighi unicamente con combustibile B7. Inoltre, anche i nuovi motori in via di omologazione dalla fine del 2013 sono tutti progettati solamente per il B7.

La disponibilità di motori compatibili con miscele con contenuto di biodiesel superiore al 7% non sono una priorità per i costruttori per i costi troppo elevati connessi al loro sviluppo. I motori compatibili con un B10 infatti richiedono una nuova calibrazione, un nuovo hardware o una sua modifica e devono quindi essere totalmente riprogettati ed avviare un processo di approvazione completamente nuovo.

E' una posizione estremamente rigida, che di fatto impedisce qualsiasi ipotesi di introduzione sul mercato delle miscele B10 formulate con biodiesel. Anche a livello CEN occorrerà stabilire cosa fare sulla specifica del B10, su cui la stessa Commissione UE, dopo averne chiesto lo sviluppo con uno specifico mandato, ha di recente mostrato un minor interesse in coerenza con le proposte ILUC.

*L'evoluzione della legislazione italiana in materia di biocarburanti*

Le misure e gli strumenti adottati in Italia per rendere operativi i decreti di recepimento delle due Direttive comunitarie 2009/28/CE sulle energie rinnovabili e 2009/30/CE sulla qualità di benzina e gasolio potrebbero determinare una distorsione nel mercato nazionale dei biocarburanti.

Infatti, le nuove disposizioni sui biocarburanti derivanti dall'approvazione della legge 7 agosto 2012 n. 134 di conversione del D.L. Crescita 83/2012, sono orientate a fornire un sostegno al settore dei produttori nazionali di biocarburanti. E' opportuno al riguardo ricordare le disposizioni legislative che hanno modificato la normativa vigente:

- ai produttori di biocarburanti nazionali e comunitari (ma di fatto solo a quelli nazionali per le difficoltà che si stanno introducendo alle transazioni intracomunitarie) viene riconosciuta una maggiorazione del valore energetico dei loro prodotti del 20%;
- vengono introdotte forti limitazioni al riconoscimento delle maggiorazioni dei biocarburanti di cui all'art. 33, comma 5, del D. Lgs. 28/2011 (biocarburanti prodotti a partire da rifiuti e sottoprodotti - double counting) ingiustificate e in aperto contrasto con le disposizioni e gli orientamenti delle Direttive Europee di riferimento;
- viene istituita una autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico, sentita

l'Agenzia delle Dogane, per l'importazione di biocarburanti prodotti in paesi non appartenenti all'Unione Europea e destinati all'immissione in consumo sul mercato interno, assolutamente non prevista in nessuna delle Direttive Europee.

### *Considerazioni conclusive*

E' evidente l'obiettivo complessivo dell'Unione Europea di limitare fortemente, nel futuro, il ricorso ai biocarburanti di prima generazione e di stimolare l'introduzione di biofuel da rifiuti e quelli di seconda/terza generazione, che permetteranno di raggiungere più agevolmente sia il target della Direttiva rinnovabili che l'obbligo di riduzione del 6% dei GHG nel ciclo di vita dei carburanti previsto nella Direttiva Fuel.

Questa posizione diverge in modo sensibile dagli orientamenti comunitari del recente passato, quando sono stati fissati gli obiettivi al 2020 basandoli quasi esclusivamente sui biocarburanti di prima generazione.

Il ripensamento dell'UE sulla promozione e lo sviluppo dei biocarburanti convenzionali è stato determinato con tutta probabilità dai seguenti aspetti:

- l'introduzione dell'apporto ILUC nelle regole per il calcolo della riduzione delle emissioni di gas serra dei biocarburanti, da cui si evince che, considerando tutti i contributi alle emissioni di CO<sub>2</sub>, il risparmio di GHGs dei biocarburanti convenzionali è scarso o nullo;
- la posizione ACEA, che attesta molto chiaramente che le motorizzazioni attuali, ma soprattutto quelle future, non potranno in nessun modo rispettare i futuri limiti di omologazioni con miscele diesel/biodiesel con contenuto di biodiesel superiore al 7% in volume, e che pertanto assicureranno il corretto funzionamento dei veicoli, sia passeggeri che merci, solo con prodotti rispondenti alla specifica EN 590 B7.

L'impatto dei contributi ILUC sui biocarburanti e la posizione ACEA sull'impiego nel settore dei trasporti di questi prodotti potrà essere molto significativo rispetto alla possibilità di raggiungere gli obiettivi delle Direttive Fuel e Rinnovabili. Qualora si dimostrasse l'impossibilità di rispettare i suddetti obblighi, dovrà essere prevista una loro revisione nell'ambito della clausola di revisione già contemplata dalle citate Direttive. E' infatti inaccettabile che i soggetti obbligati debbano essere fortemente penalizzati per il mancato raggiungimento di obiettivi irrealistici.

### **Assocostieri**

Il trend espresso nella proposta di Direttiva che modifica la Direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e la Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, che prevede che nel futuro si debbano sviluppare biocarburanti di seconda e terza generazione e, quindi, avviare un percorso di ricerca di diverse tecnologie intese ad utilizzare materie prime alternative rispetto a quelle cerealicole e da altre colture amidacee, zuccherine e oleaginose, non deve essere di ostacolo alla possibilità che il nostro paese rispetti gli obblighi comunitari previsti dalla Direttiva 2009/28/CE di utilizzo di fonti rinnovabili nel settore dei trasporti nella misura del 10% al 2020.

Il limite del 5% della quantità di biocarburanti di prima generazione che può essere



conteggiata ai fini del raggiungimento al 2020 del 10% dei consumi energetici nel settore dei trasporti interviene in maniera pesante sulla nascente industria dei biocarburanti, i cui investimenti sono stati basati sulla necessità di abbattere le emissioni di gas ad effetto serra e di diversificare le fonti di approvvigionamento, nel momento in cui l'industria sta compiendo notevoli sforzi per rispettare i più rigorosi criteri di sostenibilità ambientale imposti sia a salvaguardia delle zone ad elevata biodiversità, sia a verifica sull'effettivo contributo in termini di riduzione della CO<sub>2</sub>.

Limitare al 5% l'impiego di biocarburanti di prima generazione al 2020 in un momento in cui non è ancora matura un'industria di biocarburanti di seconda e terza generazione, significa porre l'Italia nella condizione di non coprire l'obbligo del 10% al 2020, come richiesto dalla Direttiva 2009/28/CE e, quindi, continuare a fare ricorso quasi esclusivamente ai combustibili fossili per l'approvvigionamento del mercato nazionale.

Poiché nel settore dei trasporti in futuro sarà necessario un mix di diversi combustibili alternativi ed i biocarburanti di seconda e terza generazione costituiranno uno strumento importante per promuovere la diffusione sul mercato della nuova bioenergia, altrettanto importante è salvaguardare l'industria dei biocarburanti di prima generazione nell'ottica del consolidamento del settore, rivedendo il tetto comunitario del 5% al 2020.

E' quanto emerso anche dalla Risoluzione approvata dalla 13<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato della Repubblica italiano sulla proposta di Direttiva ILUC (Allegato 1). La Commissione ha espresso parere favorevole osservando che, al fine di garantire anche da parte dello Stato italiano il rispetto dell'obbligo del 10% stabilito dalle Direttive 98/70/CE e 2009/28/CE, andrebbe eliminato - in fase transitoria - il limite previsto del 5%, in considerazione della struttura attuale dell'industria nazionale e delle sue elevate capacità di produzione di biocarburante di prima generazione, anche per disporre di tempi adeguati per l'ultimazione dei processi di ricerca già avviati e degli investimenti produttivi che interessano i biocarburanti di seconda e terza generazione.

In caso contrario, l'industria europea dei biocarburanti si troverà a far fronte a nuovi e più stringenti obiettivi di riduzione di gas serra potendo contare, fino al 2020, su un apporto del 5% dei biocarburanti di prima generazione e su un mercato di materie prime alternative a quelle alimentari che consiste prevalentemente in rifiuti e sottoprodotti.

E' altresì, indispensabile che la nuova proposta si fondi su studi scientifici che non possono limitarsi allo studio IFPRI (International Food policy Research Institute) il quale, da solo, non può costituire una solida base scientifica di riferimento per le carenze che lo connotano.

#### *Recupero di terreni degradati o contaminati*

Va tenuto presente che la proposta di Direttiva ILUC, penalizzando l'industria dei biocarburanti convenzionali, non riconosce che tale industria fornisce notevoli quantitativi di mangime altamente nutritivo quale co-prodotto ed attua una serie di pratiche di "mitigazione" del cambiamento indiretto dell'uso del suolo come, ad esempio, la produzione di colture dedicate alla conversione in biocarburanti su terreni degradati o contaminati.

A fronte dell'impossibilità fisica di aumentare la disponibilità di materie prime agricole per la produzione di biocarburanti, recenti studi, come ad esempio quello condotto presso la Facoltà di Agraria dell'Università degli Studi di Catania, hanno dimostrato la possibilità di mettere in atto delle tecniche di bonifica dei terreni attraverso l'utilizzo di colture dedicate

alla produzione di biocarburanti (es. colza e girasole), in grado di assorbire gli inquinanti presenti nel terreno producendo, quindi, un'elevata quantità di biomassa utilizzabile solo a fini non alimentari.

## **Gruppo Mossi & Ghisolfi**

In base alla proposta in oggetto, M&G esprime il proprio parere in generale favorevole ad una revisione delle Direttive che tenda a promuovere lo sviluppo e la diffusione di biocarburanti sempre più sostenibili e col minor impatto possibile, diretto o indiretto, derivante dall'uso dei terreni per produrre la necessaria biomassa. Ciò risulta in linea con le recenti strategie comunitarie, anche in tema di ricerca e innovazione, che sempre più tendono a privilegiare ed a promuovere lo sviluppo di tecnologie "green" in grado di utilizzare materie prime non in competizione col cibo, allo scopo di garantire un futuro sostenibile e competitivo per l'Europa. Un esempio è offerto dalla comunicazione del 2012 "L'innovazione per una crescita sostenibile: una bioeconomia per l'Europa" e dalla "Tabella di marcia verso un'Europa più efficiente nell'impiego delle risorse", che promuovono il concetto di "bioraffineria" in ambito europeo.

Con riferimento ai singoli punti elencati nella proposta di revisione, si precisa quanto segue:

1. M&G sostiene la proposta tesa a limitare la quota di biocarburanti cosiddetti di I generazione al 5 % e/e nel raggiungimento dell'obiettivo del 10 % e/e allo scopo di ridurre l'utilizzo di materie prime alimentari per scopi diversi e di conseguenza evitare anche una pressione sui prezzi delle stesse materie prime;
2. l'utilizzo di misure tese alla promozione e alla diffusione di biocarburanti di II e III generazione, quali ad esempio il conteggio multiplo negli obblighi di miscelazione (*double counting, quadruple counting*) può considerarsi positivo a patto che l'obiettivo sia la promozione e la piena valorizzazione dei soli biocarburanti avanzati in grado di garantire assoluta sostenibilità e competitività a lungo termine. Per questo motivo, si suggeriscono le seguenti azioni:
  - a. garantire la sostenibilità e la tracciabilità delle materie prime e dei biocarburanti importati in Europa, per evitare utilizzi fraudolenti di feedstock di natura incerta, ad esempio attraverso l'approvazione di uno schema antifrode che valuti l'eleggibilità in base alla tecnologia utilizzata e all'approvvigionamento della biomassa, insieme al relativo sistema di tracciabilità, e che permetta l'applicabilità di condizioni di concorrenza uniformi tra i produttori dell'UE e quelli dei paesi terzi;
  - b. dal momento che l'Europa punta su filiere tecnologiche innovative e competitive, come chiarito più avanti, prodotti come UCOME (biodiesel da olio di cucina usato) e TME (biodiesel da grasso animale) dovrebbero essere eliminati dalla proposta del multiplo conteggio e mantenuti solo a supporto del calcolo dell'obiettivo di utilizzare materie prime non alimentari, sia perché utilizzano tecnologie mature e non innovative, sia perché possono facilmente essere oggetto di frodi a causa dell'impossibilità pratica di eseguire controlli puntuali sull'import dei relativi oli e grassi di origine extraeuropea. Di contro, dovrebbero essere prioritariamente valorizzate le tecnologie realmente avanzate e che richiedono maggiori investimenti come quella del bioetanolo da biomasse lignocellulosiche, e che pongono le basi per lo sviluppo della cosiddetta Bio-based Industry, in grado di garantire maggiore

impatto e prospettive di crescita per l'Europa. Questo scenario è coerente con le indicazioni provenienti da diverse iniziative ed organizzazioni comunitarie, quali European Biofuel Technology Platform (EBTP) ed European Industrial Bioenergy Initiative (EIBI) - che, avviata nel quadro del SET (EU Strategic Energy Technology) Plan, finanzia impianti dimostrativi e "flagship" di filiere tecnologiche innovative, nel settore della bioenergia -, o come la European Biofuels FlightPath Initiative (EBF), che prevede una domanda di biokerosene in Europa di circa 2 milioni di t/anno entro il 2020 e si propone di promuovere, tra le altre iniziative, lo sviluppo di biokerosene a partire da biomasse lignocellulosiche. Anche le recenti iniziative nazionali intendono promuovere lo sviluppo della filiera lignocellulosica come piattaforma sia per lo sviluppo di biocarburanti realmente sostenibili ed avanzati, come appunto il bioetanolo lignocellulosico, sia per la realizzazione della moderna bioraffineria in grado di sviluppare la Chimica Verde nel nostro paese. Un esempio è fornito dal Protocollo d'intesa siglato l'11 gennaio u.s. tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca, il Ministero della Coesione Territoriale ed il Gruppo Mossi & Ghisolfi, per promuovere progetti nel campo della chimica industriale da fonti rinnovabili, che consentiranno di produrre biocarburanti di II e III generazione. In definitiva, la proposta di assegnare pari valorizzazione a biocarburanti provenienti da grassi animali e oli usati ed ai biocarburanti lignocellulosici appare oggettivamente incomprensibile e scoraggia nuovi investimenti industriali;

- c. sempre in questo contesto, allo scopo di garantire l'introduzione di biocarburanti tecnologicamente avanzati e sostenibili di II e III generazione, si richiede l'adozione di un obiettivo vincolante, anche minimo, specifico per il bioetanolo lignocellulosico, con una traiettoria di crescita anch'essa vincolante fino al 2020. L'adozione di un obiettivo di questo tipo consentirebbe anche di dare certezza agli investitori, oltre che evitare che l'obiettivo del 10% possa essere teoricamente raggiunto esclusivamente attraverso l'immissione in consumo di biocarburanti di I generazione (che rientrano nel "cap" del 5%) più altri magari di origine esotica e dubbia natura.
3. Anche l'innalzamento del valore minimo delle emissioni per le nuove installazioni è valutato positivamente e permette di indirizzare i nuovi investimenti verso soluzioni più sostenibili.
  4. Con riferimento al fattore ILUC, M&G è favorevole all'utilizzo di tutte quelle metodologie di calcolo in grado di valutare l'impatto complessivo dell'uso di biocarburanti sull'ambiente. In questo senso, anche l'ILUC deve certamente essere valutato, tuttavia è auspicabile la massima trasparenza e condivisione della metodologia utilizzata in modo da fugare qualunque dubbio sull'affidabilità del calcolo.
  5. E' molto importante che la revisione della Direttiva 2009/28/CE e della Direttiva 98/70/CE eviti interpretazioni divergenti tra gli Stati Membri e, conseguentemente, possibili distorsioni del mercato unico europeo.

Oltre alle considerazioni afferenti la "ILUC proposal", è auspicabile l'adozione di misure aggiuntive in grado di stimolare investimenti nel settore dei biocarburanti di II e III generazione, coerentemente con lo spirito della proposta di revisione delle citate Direttive. E' molto importante che si stabiliscano obiettivi obbligatori - anche minimi - separati per la

filiera benzina e per quella gasolio, con la contemporanea adozione di una traiettoria vincolante che ci traguardi agli obiettivi 2020, così da non penalizzare lo sviluppo dei biocarburanti più sostenibili e virtuosi ambientalmente, quali il bioetanolo lignocellulosico, a scapito di altri che presentano impatti ambientali notevolmente maggiori (ad esempio il fattore ILUC stimato per un biodiesel è molto maggiore anche di un bioetanolo da cereali o colture zuccherine).

E' altresì importante valorizzare i contributi alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> legati all'utilizzo di biocarburanti considerando l'intera catena, inclusi tutti i rilevanti effetti a valle, cioè anche quelli connessi con l'utilizzo dei biocarburanti in raffineria.

Sarebbe anche utile ed opportuno rivedere, in previsione della revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici (ETD), il sistema di tassazione dei biocarburanti per sottrarli all'equiparazione con i rispettivi prodotti di origine fossile, e basare il calcolo delle accise anche sul livello di emissioni e non solo sulla densità energetica.

Infine, si dovrebbero prevedere sistemi di cofinanziamento adeguati per la realizzazione dei primi impianti di taglia commerciale per la produzione di biocarburanti di II e III generazione

## **APER**

APER vede con favore la possibilità di un ricorso sempre più significativo ai bioliquidi di seconda generazione che, oltre a portare auspicabilmente benefici di carattere ambientale, costituirebbe un'ulteriore opportunità di sviluppo per la filiera dei bioliquidi italiana, che vive oggi una fase di innegabile sofferenza.

Non disponiamo al momento di informazioni sulle potenzialità concrete di sviluppo di questa filiera in termini di dati tecnici, simulazioni o scenari, poiché l'esperienza e l'impegno dei nostri soci - così come la maggior parte degli operatori nazionali - sono ancora fortemente focalizzati sui bioliquidi di prima generazione. Riteniamo inoltre che una stima attendibile di dati di questa natura non possa essere effettuata se non coinvolgendo in prima persona l'unico operatore nazionale che ormai da anni sta investendo sul settore - Mossi & Ghisolfi - peraltro coinvolto nel Tavolo di filiera per le bioenergie. Vorremmo lasciare quindi a loro il compito di fornire stime il più possibile attendibili su questi aspetti.

Ciò che invece ci preme sottolineare è che, al di là della condivisa importanza di "spingere" verso i combustibili di nuova generazione, auspiciamo che gli attori nazionali ed europei coinvolti nella definizione delle politiche in materia di fonti rinnovabili, biocarburanti e bioliquidi, siano innanzitutto consci dell'importanza che il comparto dei bioliquidi di prima generazione ha avuto per lo sviluppo delle rinnovabili nel nostro paese (situazione peraltro, da quanto abbiamo più volte avuto occasione di apprendere in sede europea, peculiare dell'Italia e piuttosto atipica rispetto a quella degli altri paesi membri).

Gli interventi mirati al potenziamento della filiera dei bioliquidi di seconda generazione non dovrebbero pertanto, a nostro avviso, prescindere dalla necessità di garantire *in primis* il mantenimento in vita del settore della prima generazione, che ha costituito e sta costituendo nel nostro paese un elemento fondamentale nello sviluppo delle fonti rinnovabili, oltre che un'opportunità di sviluppo di un know-how italiano riconosciuto anche all'estero, di rivitalizzazione di alcuni settori industriali, di diversificazione delle attività per gli imprenditori agricoli, di creazione di posti di lavoro lungo l'intera filiera, di programmabilità

della produzione ed indipendenza dalla disponibilità in loco della risorsa rinnovabile, ecc.

Tutte queste caratteristiche, che rendono unico, tra le rinnovabili, il settore dei bioliquidi, giustificano l'importanza di continuare a garantire il necessario supporto al suo sviluppo ed al mantenimento in esercizio delle iniziative esistenti, troppo spesso in balia di evoluzioni normative condivisibili negli intenti, ma applicate in maniera poco chiara, incompleta, o non uniforme, andando a causare aggravii ed appesantimenti spesso insostenibili per le aziende.

Ciò che in sintesi APER auspica, e che vorrebbe suggerire venisse considerato nell'elaborazione di una posizione nazionale da presentarsi in sede europea, è che, nell'ambito della Direttiva ILUC e, più in generale, dell'attuazione di strumenti per la promozione dei bioliquidi di seconda generazione, non vengano introdotte disposizioni eccessivamente penalizzanti o difficilmente attuabili (come sembrerebbe ad esempio essere il calcolo dell'impatto indiretto dell'uso dei suoli), che impediscano lo sviluppo, o addirittura compromettano l'esistenza, di un comparto non certo obsoleto né di importanza marginale come quello italiano della produzione di energia da bioliquidi.

Non prima, perlomeno, che il settore della seconda generazione sia sufficientemente maturo da integrare, e addirittura sostituire, senza impatti negativi quello oggi esistente.

## **Assitol**

1. Assitol ritiene che lo studio scientifico posto alla base del fattore ILUC (IFPRI report), non sia sufficientemente maturo e sia invece attaccabile dal punto di vista scientifico. Assitol non ritiene quindi opportuno inserire tale fattore nella Legislazione comunitaria. Per questo motivo non possiamo accettare l'introduzione del fattore ILUC né nella revisione della Direttiva 2009/28/CE (RED) né nella Direttiva 2009/30/CE (FQD), né per la contabilità né per il reporting, né per i bioliquidi né per i biocarburanti. Inoltre consideriamo il fattore ILUC inappropriato perché occorre affrontare il cambiamento di uso del suolo (LUC) piuttosto che penalizzare la materia prima.
  - 1.a Gli allegati V e VIII o il fattore ILUC di 55 grammi per gli oli da semi deve essere eliminato dalla proposta.
  - 1.b Se tali valori resteranno nella proposta, prima del 2017 occorrerà correggere i dati sulla base di una revisione scientifica con il sistema del peer review.
  - 1.c Sarebbe più corretto affrontare il problema con altri operatori della filiera per trovare una soluzione al cambiamento di uso del suolo (LUC), anche pensando a pratiche di mitigazione ed eventualmente ad incentivi piuttosto che a sanzioni.
  - 1.d Bisognerebbe considerare se esistono materie prime che non sono interessate dal fattore ILUC.
2. Secondo Assitol il limite massimo del 5% non è accettabile in quanto comporterebbe un ridimensionamento delle attuali capacità di triturazione del seme oleoso (in alcuni paesi dell'UE, come la Spagna, il mix di biocarburanti miscelati nei carburanti ha già superato l'8%).
  - 2.a Potremmo sostenere un limite dell'8%, perché riteniamo non sia possibile

raggiungere l'obiettivo del 10% con un contributo pari al 5% di biocarburanti di seconda e terza generazione che non sono ancora prodotti su scala industriale e non garantiscono quindi un approvvigionamento costante della materia prima necessaria a soddisfare la domanda.

2.b In questo modo potremmo tutelare i posti di lavoro e gli investimenti effettuati dal settore della triturazione dei semi oleosi e della raffinazione degli oli fluidi e concreti.

2.c Riteniamo che un limite dell'8% corrisponda alla domanda del mercato.

3. Seppure sosteniamo la ricerca e l'innovazione, nonché gli incentivi necessari per lanciare e sviluppare il settore della produzione dei biocarburanti avanzati (fondati su materiali lignocellulosici, rifiuti e residui di lavorazione), secondo Assitol il quadruplo conteggio non contribuisce in modo efficace alla decarbonizzazione nel settore dei trasporti, rivelandosi invece un artificio contabile che potrebbe creare distorsioni di mercato. Il quadruplo conteggio dovrebbe essere eliminato dalla proposta di revisione delle Direttive. Pertanto i materiali che nella proposta beneficiano del "x4" dovrebbero rientrare nel "x2" ossia nel doppio conteggio.
4. Siamo contrari alla richiesta di non considerare i biocarburanti a base di colture alimentari dal 2020 in avanti. In effetti solo la relazione della Commissione Europea riferisce che nel periodo successivo al 2020 i biocarburanti prodotti da colture che possono avere anche destinazioni alimentari o mangimistiche, che non offrano un risparmio notevole di emissioni di gas serra, non dovrebbero essere sovvenzionate. Riteniamo però come Assitol che anche dopo il 2020 i biocarburanti convenzionali saranno ancora necessari finché i biocarburanti avanzati non avranno raggiunto un livello di produzione su scala industriale tale da soddisfare le richieste del mercato del trasporto. Sul tema del grave deficit proteico che affligge la produzione zootecnica europea, se consideriamo ad esempio una realtà molto presente in Italia come la filiera del seme di soia, dalla triturazione del seme deriva farina di seme oleoso (l'80% del seme) e olio di soia (il 20% del seme). La farina di soia viene, quindi, destinata alla produzione di mangimi per animali da reddito i quali producono, a loro volta, generi alimentari come carne, latte e derivati, ecc. L'olio viene destinato per il 50% all'industria alimentare. Ne deriva, quindi, che solo il 10% del seme di soia viene destinato alla produzione di energia, mentre il 90% viene utilizzato per la produzione di alimenti per l'uomo o per gli animali. In questo quadro, occorre considerare come la produzione di biocarburanti abbia stimolato la produzione di semi oleosi che, negli ultimi anni, ha ridotto del 10% la dipendenza europea dalle importazioni di farine proteiche dai paesi terzi. Disinvestire sulla produzione di semi oleosi destinati anche alla produzione di energia avrà quindi l'immediato effetto di aumentare nuovamente la nostra dipendenza da tali importazioni. Se nel 2020 terminasse la produzione di biodiesel in Europa sparirebbero dal mercato 3,6 milioni di tonnellate di farina di soia e 9,3 milioni di tonnellate di farina di colza che andrebbero sostituite con farine di importazione. Per tale motivo riteniamo che non si possa perseguire una prospettiva di disincentivo dei biocarburanti tradizionali nel lungo periodo senza considerare che la sicurezza dell'approvvigionamento delle materie prime per mangimi potrebbe essere messa in serio pericolo e che, quindi, ne pagheremmo le conseguenze come sistema produttivo in termini di aumento del deficit proteico e di gestione dei prodotti importati che provengono per la maggior parte da colture di piante geneticamente modificate.

5. Le modifiche sui limiti di sostenibilità per la RED sono accettabili per Assitol. Mantenere la soglia al 35% di GHG savings fino al 2017, infatti, tutela gli investimenti effettuati dal settore della triturazione. Inoltre, aumentare fino al 60% la soglia per i biocarburanti prodotti nei nuovi impianti non è un punto in discussione per il nostro settore.

## **Federchimica**

### *ILUC*

Si concorda favorevolmente sulla necessità di contabilizzazione, e non di mera rendicontazione, dell'ILUC, ma solo dopo che i valori (attualmente indicati dalla Commissione) vengano rianalizzati e definiti tramite studi di provata solidità scientifica, intrapresi da un consorzio che includa, oltre naturalmente al Centro di Ricerca della Commissione stessa, la rappresentanza dell'industria dei biocarburanti.

### *Limite del 5%*

Ai fini sia di ridurre la potenziale disconnessione tra gli obiettivi di riduzione del 6% delle emissioni di CO<sub>2</sub> (prevista dalla FQD) e le percentuali reali di bio-miscelazione correlate alla RED, sia di incentivare l'utilizzo di biocarburanti tradizionali ma virtuosi da un punto di vista ILUC, si ritiene di proporre una norma transitoria che permetta che il limite del 5% relativo ai biocarburanti di prima generazione possa essere aumentato al 7%, a condizione che il 2% aggiuntivo rispetti i criteri di risparmio di CO<sub>2</sub> calcolati con l'applicazione dei parametri ILUC attualmente proposti o, alternativamente, con equivalente aumento delle soglie minime di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

### *Premialità'*

Federchimica ritiene che le maggiorazioni energetiche dei biocarburanti devono basarsi sulla combinazione di due concetti :

- a. La filiera produttiva del biocarburante implica un utilizzo di suolo (sia colture food, sia colture non-food), oppure no. Ad esempio comportano utilizzo di terreni, anche se con impatti differenziabili, le oleaginose, i cereali e le colture dedicate alla bioenergia; non comportano utilizzo i sottoprodotti e i rifiuti;
- b. La produzione del biocarburante fa ricorso a tecnologia di processo tradizionale o innovativa.

L'opportuna combinazione dei vari criteri potrebbe determinare i moltiplicatori di maggiorazione energetica dei biocarburanti

Si ritiene comunque eccessivo il moltiplicatore x 4 previsto per alcuni casi dalla proposta di Direttiva, in quanto risulterebbe particolarmente penalizzante sulla domanda di mercato di biocarburanti.

Tuttavia, al fine di onorare il duplice intendimento del legislatore di ridurre le emissioni reali di GHGs, nonché di fare un adeguato ricorso alle energie rinnovabili, sarebbe opportuno rivedere l'obiettivo percentuale cumulativo nazionale al 2014. Più specificamente, si

suggerisce che la percentuale di bioenergia, al netto dell'effetto dei vari fattori moltiplicativi (nonché quelli delle premialità previste dalla normativa specifica nazionale, ad esempio 8 Gcal/certificato) risulti essere nei carburanti pari al 5% reale.

#### *Effetti a valle*

Si ritiene indispensabile che vengano effettivamente contabilizzati, nella formula di calcolo dell'impatto dei gas effetto serra dei biocarburanti, anche gli effetti energetici virtuosi "a valle" (risparmio di energia) correlati alle lavorazioni della filiera carburanti dopo la produzione del biocarburante stesso. Una possibilità potrebbe semplicemente essere quella di sfruttare nella sua accezione più ampia il fattore di energia di processo, "ep", già previsto dall'attuale formula inclusa nella RED.

#### *Doppio obiettivo di miscelazione*

Si ritiene utile che a livello italiano, come già peraltro implementato in diversi altri stati dell'Unione (ad esempio Germania e Francia), si affianchino all'obiettivo cumulativo di miscelazione bioenergetica, due sotto-obiettivi separati per le filiere gasolio e benzina. Nell'attuale situazione nazionale, ad esempio, considerando l'obiettivo globale del 4,5% e/e (2013), se ne potrebbe affiancare uno dell'1,5% e/e per filiera benzina ed un altro del 3% e/e per quella gasolio. Tarando altresì tali percentuali su quelle già di fatto mediamente raggiunte dagli operatori nazionali (ad esempio valori effettivi 2012) si eviterebbe peraltro di influire sulla flessibilità dei soggetti obbligati. Si chiarisce, inoltre, che tali sotto-obiettivi specifici, come è il caso attualmente con quello cumulativo, si intendano applicati alla media annuale e non ad ogni litro di benzina e/o gasolio prodotto o commercializzato.

### **Università Politecnica delle Marche**

Con la COM 595 del 2012, l'Unione Europea propone di modificare la Direttiva RED e la Direttiva sulla qualità dei carburanti, mirando ad avviare una transizione verso l'utilizzo di biocarburanti che comportino una sostanziale riduzione di emissioni di gas serra, anche considerando le emissioni dovute al cambiamento indiretto di uso del suolo.

Si segnala l'incomprensibilità e la difficoltà di interpretazione di diversi punti e della proposta ILUC nel suo complesso così come presentata.

In ogni caso, per raggiungere l'obiettivo prefissato, si prevede di limitare la produzione di biocarburanti di prima generazione da colture dedicate (attualmente la fonte principale di biocarburanti) e di investire sui biocarburanti avanzati.

#### *Conseguenze e negatività*

Sono state prese in considerazione diverse misure per frenare la produzione di biocarburanti tradizionali:

- limitare al 5% la quota di energia dei biocarburanti prodotti a partire dai cereali e da altre colture amidacee, zuccherine od oleaginose per il raggiungimento dell'obiettivo del 10% di energia rinnovabile nel settore dei trasporti.

Già molti paesi sono al 5% o più di incorporazione, quindi così si stoppa lo sviluppo ai livelli



attuali, con conseguenza del fallimento delle imprese e perdita di posti di lavoro.

- L'introduzione del *fattore ILUC* (emissioni di CO<sub>2</sub> equivalenti causati dal cambiamento d'uso del suolo indiretto), da aggiungere al bilancio di emissioni in base alla tipologia di coltura di partenza:

Cereali 12 g CO<sub>2</sub> eq/MJ  
Zucchero 13 g CO<sub>2</sub> eq/MJ  
Oli vegetali 55 gCO<sub>2</sub> eq/MJ

Visto che la nostra industria di biodiesel si approvvigiona prevalentemente di oli vegetali per la produzione del biocarburante, si tratta di capire il perché di questa penalizzazione. E' inaccettabile l'uso del report IFPRI e JRC per l'identificazione di questi valori e in particolare di 55 g di CO<sub>2</sub> eq/MJ per gli oli vegetali. La metodologia utilizzata è imprecisa, soggetta ad errori e necessita assolutamente di un contraddittorio. Non tutti gli oli vegetali sono uguali dal punto di vista delle emissioni, che dipendono anche dalla provenienza e dalla tracciabilità delle produzioni stesse.

- Il livello minimo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra grazie all'uso di biocarburanti prodotti negli impianti operativi a partire dal 1° luglio 2014 è salito dal 35 % (come previsto dalla RED) al 60 % (percentuale che secondo la RED si sarebbe dovuta raggiungere al 2020);
- Si accentua fortemente la spinta verso i biocarburanti avanzati quadruplicando il contenuto energetico di quelli derivanti da particolari materie prime come le alghe. Il problema è che già nella RED si raddoppiava il valore energetico dei biocarburanti di II generazione e non si è visto alcuno sviluppo industriale.

La somma dei punti soprastanti potrebbe comportare:

- una perdita di fiducia da parte degli investitori nel campo biodiesel e scoraggiamento alla ricerca e innovazione, che giocoforza viene sostenuta dagli addetti ai lavori. Si ricorda che l'Italia è stato per molti anni il terzo produttore di biodiesel nella UE. Oggi è al quarto posto;
- un mancato raggiungimento degli obiettivi per il 2020, poiché si limitano biocarburanti esistenti e si scommette su quelli ancora in fase di sperimentazione.

## INEA

La proposta di revisione della Direttiva RED nasce dall'esigenza di prevenire l'aumento delle emissioni di GHGs derivanti da cambiamenti indiretti nell'uso del suolo (ILUC). Dal momento che questi non possono essere stimati direttamente, la Commissione utilizza un approccio "precauzionale" basato su:

- transizione verso biofuels di nuova generazione: moltiplicando per un multiplo (4) il loro contenuto energetico in modo da raggiungere più velocemente l'obiettivo del 10 %;
- riduzione delle emissioni dei biocarburanti: attraverso la limitazione al 5 % dei biocarburanti di prima generazione e aumentando la quota minima di riduzione delle emissioni ammessa (60 % per impianti in funzione dal 2014);

- nuova procedura per la misurazione delle emissioni provenienti da ILUC attraverso coefficienti.

*Osservazioni sulle modifiche proposte*

1. Il raggiungimento più rapido dell'obiettivo del 10% nel settore dei trasporti attraverso la "sopravalutazione" dell'apporto dei biofuels avanzati, riduce il ruolo del settore dei trasporti nel raggiungere l'obiettivo del 20-20-20 rispetto agli altri settori. In questo modo si determinano due effetti:
  - a. si genera una competizione nell'utilizzazione dei residui a favore del settore dei trasporti e a scapito di altre utilizzazioni (chimica verde, calore ed elettricità);
  - b. si penalizza l'obiettivo della riduzione della dipendenza energetica dai combustibili fossili.

Piuttosto che bloccare al 5 % la quota dei biocarburanti di prima generazione e introdurre il quadruple counting per la seconda, sarebbe opportuno aumentare la quota minima di risparmio di emissioni necessaria ai fini dell'inclusione nel conteggio per il raggiungimento dell'obiettivo. D'altronde, anche il double counting - già presente nella RED - ha dimostrato di non costituire un incentivo sufficiente allo sviluppo in tempi rapidi delle nuove tecnologie.

2. Il problema reale degli ILUC va affrontato con altri strumenti: tutti i modelli dimostrano che altri driver (ad esempio espansione della domanda mondiale di alimenti) hanno un'influenza superiore a quella esercitata dai biocarburanti sulla messa a coltura di nuove terre. E' necessario pertanto utilizzare altri strumenti quali iniziative per proteggere le aree ad alto valore ambientale a livello internazionale, estensione dell'approccio della certificazione di sostenibilità ad altri settori, ecc.

## ALLEGATO 1

**RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE  
SULL'ATTO COMUNITARIO N. COM (2010) 595 definitivo  
SOTTOPOSTO AL PARERE MOTIVATO SULLA SUSSIDIARIETA'  
(Doc. XVIII, n. 182)**

La 13<sup>a</sup> Commissione permanente, esaminato l'atto comunitario (COM (2012) 595) definitivo,

.....

**esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:**

- si invita la Commissione europea ad avvalersi, oltre che degli studi scientifici dell'*International Food Policy Research Institut* - IFPRI, anche degli ulteriori contributi scientifici di almeno altre due organizzazioni internazionali riconosciute nel settore dell'ambiente e dell'industria;
- al fine di garantire anche da parte dello Stato italiano il rispetto dell'obbligo del 10 per cento stabilito dalle Direttive 98/70/CE e 2009/28/CE, andrebbe eliminato - in fase transitoria - il limite previsto del 5 per cento, in considerazione della struttura attuale dell'industria nazionale e delle sue elevate capacità di produzione di biocarburante di prima generazione, anche per disporre di tempi adeguati per l'ultimazione dei processi di ricerca già avviati e degli investimenti produttivi che interessano i biocarburanti di seconda e terza generazione;
- si auspica un allineamento della attuale legislazione italiana agli obiettivi definiti nella proposta di Direttiva in esame, valutando altresì la possibilità di eliminare ,o quantomeno ridimensionare, le limitazioni che frenano lo sviluppo dei biocarburanti di tipo "*double counting*" già introdotte in Italia.