

Biocarburanti: nuova direttiva Ue per ridurre gli impatti ambientali

Con l'emanazione di una specifica direttiva, l'Unione Europea mette in atto un nuovo approccio sul tema dei biocarburanti, prendendo definitivamente atto dei rischi ambientali connessi al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni agricoli. Tra le fonti di energia pulita, infatti, i biocarburanti sono quelli che, in ambito europeo, hanno sollevato il maggior numero di polemiche, specie per quanto riguarda il problema dello sfruttamento di superfici agricole che potrebbero essere destinate alla coltivazione di prodotti per l'alimentazione umana o animale.

Sul tema, al termine di un lungo dibattito interno all'Ue sulla necessità di adeguare il quadro normativo energetico agli obiettivi di salvaguardia dell'ambiente, giunge, dunque, la pubblicazione della Direttiva (Ue) 2015/1513 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015 (GU L 239 del 15.9.2015), 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.

Nel confermare l'obiettivo del raggiungimento del 10% di quota di energia da energie rinnovabili sul consumo finale di energia nel settore dei trasporti, che ciascuno Stato dovrà raggiungere entro il 2020, la nuova direttiva - a cui gli Stati Membri dovranno adeguarsi entro il 10 settembre 2017 - introduce una serie di distinzioni sostanziali, destinate ad influire in modo consistente sui regimi di sostegno e sulle modalità di raggiungimento degli obiettivi comunitari in materia di biocarburanti.

Il fulcro su cui ruota il provvedimento, infatti, è proprio quello della sostenibilità, nella misura in cui è stato valutato che le emissioni di gas a effetto serra dovute al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni, in relazione alla produzione di biocarburanti, potrebbero essere significative ed annullare, in parte o complessivamente, le riduzioni delle emissioni legate alla sostituzione delle fonti fossili. A preoccupare l'Ue, in particolare, sono le previsioni rispetto alle quali, in assenza di interventi regolatori, al 2020 la produzione dei biocarburanti in Europa rischierebbe di provenire esclusivamente da terreni che potrebbero, invece, essere utilizzati per l'alimentazione.

Proprio per differenziare gli impatti ambientali (in termini di emissioni climalteranti) dei diversi biocarburanti, la direttiva introduce una distinzione tra i diversi gruppi di colture che concorrono alla loro produzione: si tratta delle oleaginose, le piante da zucchero e cerealicole e delle altre colture amidacee.

Questa sorta di suddivisione in categorie ha lo scopo di differenziare, nell'ambito delle politiche energetiche degli Stati membri, i regimi di sostegno riservati ai biocarburanti e le relative modalità di contabilizzazione delle produzioni ai fini del raggiungimento degli obiettivi europei (percentuale rinnovabili sul totale del consumo energetico per il trasporto), sulla base dei differenti impatti

biocarburanti e bioliquidi prodotti a partire dai cereali e dalle colture amidacee, zuccherine ed oleose (la percentuale dei biocarburanti prodotti a partire da queste colture non può superare il 7%), a vantaggio di altre modalità di produzione.

La direttiva, tuttavia, contiene anche misure di salvaguardia degli investimenti già avvenuti nel settore dei biocarburanti, stabilendo che le produzioni provenienti da impianti già operativi (fissando, al riguardo, precisi riferimenti temporali) continueranno ad avere pieno accesso al mercato.

Se per i biocarburanti che interferiscono con la produzione alimentare e sulla destinazione dei terreni agricoli la direttiva introduce nuovi paletti e limitazioni, diverso appare il discorso per i biocarburanti cosiddetti "avanzati" (come quelli, per esempio, che derivano dalla produzione di alghe o rifiuti).

In virtù dei loro differenti impatti (comportano limitati rischi di cambio di destinazione d'uso dei suoli e non concorrono direttamente allo sfruttamento di terreni agricoli destinati a colture per la produzione alimentare e di mangimi), questi dovrebbero essere maggiormente diffusi e sostenuti (anche in termini di ricerca). Secondo la direttiva, infatti, sarebbe auspicabile pervenire già nel 2020, all'interno dell'Unione, ad un livello di consumo di biocarburanti avanzati significativamente superiore rispetto all'andamento attuale (ciascun Stato membro dovrebbe promuoverne un livello minimo di consumo pari allo 0,5% del consumo energetico totale della voce trasporti, anche se questa previsione dovrebbe restare giuridicamente non vincolante). Rispetto alla promozione dei biocarburanti a basso rischio climatico, tuttavia, la direttiva sottolinea l'importanza dell'applicazione del principio della gerarchia dei rifiuti, in modo da assicurare le migliori opzioni in fatto di sostenibilità ambientale.

Ciò si traduce nell'opportunità che in ogni misura di incentivazione alla produzione di biocarburanti gli Stati membri prestino la dovuta attenzione affinché gli incentivi non contrastino gli sforzi volti a ridurre i rifiuti e ad aumentare il riciclaggio e l'uso efficiente e sostenibile delle risorse disponibili.

Si segnala, inoltre, l'inserimento nel testo della definizione dei cosiddetti "residui di lavorazione", per evitare che possa entrare in questa classificazione, ai fini dell'accesso agli incentivi, ciò che deriva da un "processo di produzione appositamente modificato a tal fine".

Nella Direttiva (Ue) 2015/1513, ancora, viene richiamata l'opportunità di istituire, conformemente alla direttiva 2009/28/CE, incentivi potenziati che favoriscano l'utilizzo della biomassa che non possiede un elevato valore economico per scopi diversi dalla produzione di biocarburanti (vedi bioindustrie e bioraffinerie).

Per quanto riguarda specificatamente l'omogeneizzazione delle regole nel campo della produzione di biocarburanti, la Direttiva sottolinea l'importanza dell'utilizzo di valori standard in modo da garantire parità di trattamento ai produttori, indipendentemente da quale sia il luogo di produzione. L'introduzione di procedure "omogenee" riguarda anche l'ambito delle certificazioni di sostenibilità (sistemi volontari per l'attestazione di conformità ai requisiti stabiliti dalle direttive 98/70/CE e 2009/28/CE).

Di particolare rilievo, infine, la promozione dell'uso dell'energia elettrica nel settore dei trasporti (fissando ulteriori incentivi e incrementando i fattori di moltiplicazione per il calcolo del contributo dell'elettricità da fonti rinnovabili consumata dal trasporto ferroviario elettrificato e dai veicoli elettrici stradali), così come, più in generale, delle misure di efficienza e risparmio energetico.