

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

#### S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	86
RISOLUZIONI:	
7-00133 Mariani: Sulle modifiche alla direttiva sulle energie rinnovabili (2009/28/CE) e alla direttiva sulla qualità dei carburanti (98/70/CE) ( <i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00021</i> ) .....	86
ALLEGATO 1 (Nuova formulazione) .....	89
ALLEGATO 2 (Ulteriore nuova formulazione approvata dalla Commissione) .....	93
SEDE REFERENTE:	
Istituzione del Sistema nazionale delle agenzie ambientali e disciplina dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale. C. 68 Realacci e C. 110 Bratti ( <i>Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto</i> ) .....	88

#### UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

*Giovedì 21 novembre 2013.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 8.35 alle 8.50.

#### RISOLUZIONI

*Giovedì 21 novembre 2013. – Presidenza del presidente Ermete REALACCI. – Interviene il Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare Marco Flavio Cirillo.*

**La seduta comincia alle 8.50.**

**7-00133 Mariani: Sulle modifiche alla direttiva sulle energie rinnovabili (2009/28/CE) e alla direttiva sulla qualità dei carburanti (98/70/CE).**

*(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00021).*

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in titolo, rinviata nella seduta del 12 novembre 2013.

Raffaella MARIANI (PD) presenta una nuova formulazione del testo della propria risoluzione (*vedi allegato 1*), che tiene conto delle osservazioni e delle proposte integrative a lei indirizzate informalmente dai colleghi della Commissione.

Mirko BUSTO (M5S) esprime apprezzamento per il fatto che la collega Mariani abbia voluto tenere conto di alcune proposte avanzate dai deputati del gruppo M5S. Segnala, peraltro, che permangono talune perplessità dei deputati del suo gruppo sul testo del quinto impegno della risoluzione, come riformulata dalla presentatrice.

Salvatore MATARRESE (SCpI), nell'esprimere il parere favorevole del gruppo di Scelta civica per l'Italia sul testo della risoluzione, come riformulato dalla collega

Mariani, chiede alla stessa di fornire chiarimenti sull'esatta portata dei limiti posti nell'ultimo impegno della risoluzione alle misure di sostegno dei biocarburanti.

Raffaella MARIANI (PD), in risposta al collega Matarrese, fa presente che l'indicazione nell'ultimo impegno della risoluzione di specifici limiti alle misure di incentivazione dell'utilizzo dei biocarburanti è diretta a mantenere una coerenza di fondo fra tutti gli impegni contenuti nel testo riformulato della propria risoluzione. Quanto alle perplessità manifestate dal collega Busto sul testo del quinto impegno della risoluzione, come riformulata, manifesta la propria disponibilità a riconsiderare il testo dell'impegno.

Il sottosegretario Marco Flavio CIRILLO esprime un orientamento complessivamente favorevole sul testo della risoluzione, come riformulato dalla deputata Mariani. Segnala, peraltro, l'opportunità che: nel primo impegno del nuovo testo il limite del consumo finale di energia nel settore dei trasporti nel 2020 sia indicato al 6, anziché al 5 per cento; all'inizio del quinto impegno sia inserita l'espressione « a valutare l'opportunità di »; nel primo e nell'ultimo impegno siano espunti gli espressi richiami alle colture energetiche.

Alberto ZOLEZZI (M5S), ribadisce, a nome del suo gruppo, l'opportunità di mantenere nel testo del primo impegno della risoluzione, come riformulata dalla collega Mariani, l'indicazione espressa del limite massimo del 5 per cento. Suggerisce, inoltre, di inserire all'inizio del quinto impegno un espresso riferimento all'esigenza di svolgere adeguati studi scientifici prima di procedere alla conferma dell'allegato IX, nel testo approvato dal Parlamento europeo, volto ad includere anche i batteri tra le materie prime per la produzione di biocarburanti avanzati.

Raffaella MARIANI (PD), nel manifestare la disponibilità a riconsiderare il riferimento alle colture energetiche, richiama l'attenzione di tutti i colleghi della

Commissione sull'impegno prioritario della risoluzione rappresentato dall'impegno al Governo a sostenere, nell'ambito del negoziato in corso in sede europea, la misura del 5 per cento quale limite del consumo finale di energia nel settore dei trasporti nel 2020.

Patrizia TERZONI (M5S) esprime profonda perplessità su ogni riconsiderazione delle parti del testo che manifestano contrarietà all'utilizzo di colture energetiche dedicate alla produzione di biocarburanti, ritenendo necessario scongiurare il rischio di pesanti ricadute sia sul fronte dei prezzi delle derrate alimentari che su quello del corretto uso dei terreni agricoli.

Ermete REALACCI, *presidente*, invita la deputata Terzoni a considerare con maggiore attenzione il nuovo testo della risoluzione che non comporta affatto i rischi da essa paventati.

Raffaella MARIANI (PD), alla luce del dibattito svolto, presenta una ulteriore nuova formulazione del testo della propria risoluzione, raccomandandone l'approvazione (*vedi allegato 2*).

Maria Chiara GADDA (PD) dichiara di voler sottoscrivere la risoluzione come ulteriormente riformulata.

Giovanna SANNA (PD) dichiara di voler sottoscrivere la risoluzione come ulteriormente riformulata.

Salvatore MATARRESE dichiara di voler sottoscrivere la risoluzione come ulteriormente riformulata.

Il sottosegretario di Stato Marco Flavio CIRILLO dichiara il giudizio favorevole del Governo sulla risoluzione, come nuovamente riformulata dalla presentatrice, segnalando ancora una volta, peraltro, l'opportunità che nel primo impegno sia indicata la misura del 6 per cento, in luogo di quella del 5 per cento, per il limite del consumo finale di energia nel settore dei trasporti nel 2020.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la risoluzione, come ulteriormente riformulata dalla deputata Mariani, che assume il numero 8-00021.

**La seduta termina alle 9.20.**

**SEDE REFERENTE**

*Giovedì 21 novembre 2013. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.*

**La seduta comincia alle 9.20.**

**Istituzione del Sistema nazionale delle agenzie ambientali e disciplina dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale.**

**C. 68 Realacci e C. 110 Bratti.**

*(Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto).*

La Commissione prosegue l'esame dei provvedimenti in titolo, rinviati nella seduta del 6 settembre scorso.

Filiberto ZARATTI (SEL), *relatore*, ricorda che già nella seduta del 6 settembre 2013 aveva prospettato l'opportunità di procedere ad un breve ciclo di audizioni, nonché alla nomina di un Comitato ristretto, anche al fine di verificare la possibilità di elaborare un testo unificato da sottoporre alla Commissione come testo base. In tal senso, propone che la Commissione, avendo ormai concluso il ciclo di audizioni programmato, proceda oggi alla nomina di un Comitato ristretto al fine di procedere celermente all'istruttoria sulle proposte di legge in esame.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione delibera di costituire un Comitato ristretto, riservandosi il presidente di nominarne i componenti sulla base della designazione dei gruppi.

Ermete REALACCI, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 9.25.**

## ALLEGATO 1

**7-00133 Mariani: Sulle modifiche alla direttiva sulle energie rinnovabili (2009/28/CE) e alla direttiva sulla qualità dei carburanti (98/70/CE).****NUOVA FORMULAZIONE**

La VIII Commissione,  
premessi che:

la direttiva sulle energie rinnovabili (Renewable Energy Directive – RED 2009/28/CE) e quella sulla Qualità dei carburanti (Fuel Qualitative Directive – FQD 98/70/CE) si pongono entrambe l'obiettivo di ridurre entro il 2020 le emissioni di anidride carbonica generate nel settore dei trasporti: la RED stabilendo che il 10 per cento del consumo totale di carburanti dovrà provenire da fonti rinnovabili; la FQD fissando una riduzione del 6 per cento delle emissioni prodotte dai carburanti;

attualmente gli Stati membri dell'Unione europea, Italia compresa, stanno perseguendo questi obiettivi quasi esclusivamente attraverso l'utilizzo di biocarburanti di prima generazione, ovvero realizzati a partire da prodotti agro-alimentari;

l'Italia è un importante produttore e consumatore di biocarburante a livello europeo: nel 2012 ha registrato un livello di sostituzione di fonti fossili con rinnovabili nei trasporti del 4,5 per cento e prevede il raggiungimento dell'obiettivo intermedio del 5 per cento entro il 2014;

già in fase di discussione della RED nel 2008, erano presenti nel dibattito i rischi che un aumento consistente del consumo di biocarburanti di prima generazione poteva rappresentare sia per la sicurezza alimentare, a causa dell'impatto sull'aumento dei prezzi del cibo, sia per l'ambiente, a causa delle emissioni indiritte;

dopo quattro anni dall'entrata in vigore della RED molteplici studi pubblicati da enti di ricerca, organizzazioni internazionali e organizzazioni della società civile, inclusi quelli realizzati dalla stessa Commissione europea, hanno documentato gli impatti negativi che la produzione ed il consumo di biocarburanti esercitano sull'ambiente e sulla sicurezza alimentare a livello globale;

la politica europea sui biocarburanti sta infatti contribuendo all'aumento dei prezzi alimentari: attualmente il 16 per cento della produzione globale di colza, soia, girasoli e olio di palma viene utilizzata per produrre una quantità di biodiesel che rappresenta circa l'80 per cento del consumo di biocarburanti nell'Unione europea. La domanda di biocarburanti ha contribuito in modo determinante alla spirale inflativa subita dai prezzi alimentari a partire dal 2005 che è culminata nella grave crisi alimentare del 2007-2008 e nel nuovo picco del 2010-2011;

la maggior parte della materia prima agricola utilizzata per produrre biocarburanti viene importata da Paesi extra-europei. Nel 2008, l'UE già importava il 41 per cento dei prodotti agricoli per produrre una quantità di biocarburanti in sostituzione di circa il 3 per cento dei combustibili fossili. Ipotizzando un limite al 5 per cento nel consumo di biocarburanti di prima generazione, sarebbero necessari 21 milioni di ettari di terreni (un po' più dei due terzi dell'intera superficie italiana) per coltivare i semi oleaginosi da destinare alla produzione di biodiesel. Non

a caso, i biocarburanti sono un *driver* importante per gli investimenti in acquisizione di ampie estensioni di terra che possono anche tramutarsi in veri e propri fenomeni di *land grabbing* (accaparramenti di terra condotti in violazione dei diritti umani fondamentali delle persone che vivono su quella terra e senza il loro consenso libero, previo, informato);

le emissioni indirette ovvero gli effetti indiretti sulle emissioni legati al cambio di destinazione d'uso dei terreni (*Indirect Land Use Change – ILUC*) provocate dai biocarburanti, ed oggi non conteggiate dalla normativa vigente, dipendono dal processo di conversione di una superficie agricola in una coltivazione agro-energetica a cui si affianca la necessità di mettere in coltivazione una superficie equivalente da qualche altra parte al fine di mantenere invariata l'offerta alimentare. L'espansione delle superfici coltivate, dovuta al continuo e crescente aumento della domanda di materia prima agricola per produrre biocarburanti, avviene a discapito di foreste ed altri terreni ricchi di carbonio causando, oltre alla perdita di biodiversità, anche una quantità aggiuntiva di emissioni di gas ad effetto serra;

tali emissioni aggiuntive, qualora venissero conteggiate (fattore ILUC), determinerebbero un peggioramento del livello di emissioni associate alle singole materie prime utilizzate per la produzione di biocarburanti. Allo stato attuale, i biocarburanti, entro il 2020, sarebbero responsabili di emissioni aggiuntive equivalenti all'immissione sulle strade europee un numero di auto oscillante tra i 14 e i 29 milioni di unità, secondo una proiezione dell'*Institute for European Environmental Policy*;

un recente studio condotto dall'*International Food Policy Research Institute* (IFPRI) 21, commissionato dalla stessa Commissione europea e considerato dall'*International Council on Clean Transportation* (ICCT) il miglior studio attualmente in circolazione, ha calcolato il livello di

emissioni indirette per le principali materie prime utilizzate per produrre biocarburanti. Aggiungendo alle emissioni dirette quelle indirette emerge che l'olio di palma, di soia e di colza, da cui si ricava biodiesel hanno un bilancio di emissioni peggiore dei combustibili fossili;

ad oggi, nonostante numerosi progetti di ricerca e prime sperimentazioni, i biocarburanti avanzati (ovvero quelli derivanti da colture agroenergetiche non edibili, da residui agricoli e forestali, da rifiuti municipali, da alghe) non sono ancora disponibili su scala commerciale e molti studi concordano che nel breve e medio periodo non sarà possibile aumentare i volumi di produzione. E peraltro fuorviante attribuire ai biocarburanti avanzati, una migliore *performance* ambientale e sociale, senza che siano ancora state fatte specifiche valutazioni di impatto in relazione a ciascuna materia prima utilizzata: ad esempio, le colture agroenergetiche che non utilizzano materia prima alimentare, rientrando quindi tra i biocarburanti «avanzati», presentano ugualmente un elevato livello di competizione con terra e acqua da cui dipendono, e non risolvono la questione ILUC determinando comunque lo spostamento di colture alimentari che fanno posto a colture intensive per biocarburanti. Altrettanto problematico può risultare l'uso di residui e rifiuti, se non disciplinato correttamente;

esistono alternative all'uso di biocarburanti per la riduzione di emissioni di carbonio nel settore dei trasporti come ad esempio: migliorare l'efficienza energetica dei veicoli; incentivare un maggior uso del trasporto su rotaia invece che su strada; rafforzare i servizi di trasporto pubblico per ridurre la domanda energetica a tal fine anche incentivando sistemi virtuosi di mobilità quali il bike-sharing e il car-sharing e per favorire i mezzi di trasporto elettrici o ibridi; favorire l'introduzione dell'energia elettrica per il trasporto stradale e ferroviario;

la politica europea sui biocarburanti risulta anche estremamente costosa

per le casse degli Stati membri e per i contribuenti europei in quanto, secondo uno studio dell'*International Institute for Sustainable Development*, nel 2011 il supporto pubblico è costato circa 6 miliardi di euro;

nell'ottobre 2012 la Commissione europea (CE) ha presentato una proposta di direttiva (COM 2012 (595) final) volta a modificare l'impianto normativo che attualmente regola la politica europea sui biocarburanti. Questa proposta, a cui in gergo si fa riferimento come « proposta ILUC », deriva da un mandato legislativo contenuto già nella legislazione vigente, secondo cui la CE ha la responsabilità di analizzare le modifiche indirette sulla destinazione dei terreni provocate dalla produzione di biocarburanti con conseguente aumento delle emissioni di carbonio (ovvero il cosiddetto fattore ILUC) e, se opportuno, di proporre misure correttive;

la proposta di direttiva, in risposta al mandato contenuto nella RED e contenente misure di salvaguardia per gli investimenti in corso, propone l'introduzione di alcune misure correttive: *a*) limitare il contributo di biocarburanti convenzionali (ovvero quelli ricavati a partire dall'utilizzo di colture alimentari) nel raggiungimento dell'obiettivo sulle energie rinnovabili fissato dalla direttiva RED; *b*) migliorare la performance ambientale dei biocarburanti predisponendo l'innalzamento della soglia minima di riduzione dei gas a effetto serra associati alla loro produzione per tutti i nuovi impianti che saranno operativi a partire dal 1° luglio 2014; *c*) introdurre l'obbligo in capo agli Stati Membri e ai fornitori di carburante di comunicare per tutti i biocarburanti che verranno immessi in consumo le emissioni associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni (fattore ILUC); *d*) incoraggiare l'espansione del mercato dei biocarburanti avanzati;

il Parlamento europeo, nella seduta plenaria dell'11 settembre 2013, si è espresso in prima lettura sulla proposta di direttiva della Commissione. Se da un lato

ha riconosciuto gli enormi problemi sociali e ambientali che la produzione di biocarburanti di prima generazione provoca, dall'altro ha proposto misure correttive non sufficientemente efficaci a risolverli. Il Parlamento ha infatti confermato la necessità di limitare il consumo di biocarburanti di prima generazione ma ha fissato il tetto massimo di consumo al 6 per cento, estendendone però positivamente l'applicazione sia a biocarburanti prodotti da materia prima alimentare sia a biocarburanti prodotti da coltivazioni energetiche dedicate. Rispetto alle emissioni indirette, la contabilizzazione del fattore ILUC è stata introdotta in una sola direttiva (la FQD) e solo a partire dal 2020;

nelle ultime settimane oltre 22.000 cittadini italiani hanno firmato una petizione promossa da Oxfam Italia e ActioAid, indirizzata al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Andrea Orlando e al Ministro dello sviluppo economico, Flavio Zanonato, nel quadro della più ampia campagna europea «*No Food for Fuel*» nella quale chiedono di adottare misure efficaci per evitare che i biocarburanti utilizzati in Europa contribuiscano al peggioramento della sicurezza alimentare e al degrado ambientale,

impegna il Governo:

1) a sostenere, nell'ambito dei negoziati relativi al processo decisionale di modifica della direttiva 98/70/EC (FQD) e della direttiva 2009/28/CE (RED), l'introduzione di una quota di biocarburanti e bioliquidi – prodotti a partire da cereali e altre colture (zucchero, olio, colture ricche di amido), o altre colture energetiche coltivate su terreni – che possono essere riconosciuti ai fini del conseguimento della direttiva 2009/28/CE, limitata al 5 per cento del consumo finale di energia nel settore dei trasporti nel 2020;

2) ad adoperarsi affinché siano inserite, in entrambe le direttive in commento (RED e FQD), disposizioni volte ad introdurre tra i criteri di sostenibilità il calcolo delle emissioni indirette (fattore ILUC), la

cui mancata contabilizzazione non dà altrimenti reale evidenza di tutte le emissioni di CO<sub>2</sub> associate ai biocarburanti;

3) a sostenere, alla luce anche dell'obbligo derivante dal Trattato di Lisbona sulla coerenza delle politiche per lo sviluppo, l'introduzione di criteri di sostenibilità sociale vincolanti per garantire il rispetto dei diritti delle comunità locali che vivono nei territori dove si realizzano le coltivazioni agro-energetiche, ad esempio attraverso la previsione dell'obbligo del consenso previo, libero e informato;

4) a promuovere nell'ambito dei negoziati relativi al processo decisionale di modifica della direttiva 98/70/CE (FQD) e della direttiva 2009/28/CE (RED), una correzione normativa connessa al raggiungimento del *target* del 10 per cento di energie rinnovabili nel settore dei trasporti, che ad oggi viene perseguito quasi esclusivamente attraverso l'utilizzo dei biocarburanti che pongono seri problemi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica;

5) a promuovere nell'ambito dei negoziati relativi al processo decisionale in merito alla proposta 2012/0288 (COD) della Commissione Europea di modifica della direttiva 1998/70/CE (FQD) e della direttiva 2009/28/CE (RED) la conferma dell'allegato IX, nel testo approvato dal

Parlamento europeo, volto ad includere anche i batteri tra le materie prime per la produzione di biocarburanti avanzati, in quanto la biodegradazione da batteri permette di sfruttare il potenziale della frazione biodegradabile dei rifiuti industriali per la produzione di biocarburanti avanzati senza alcun impatto sulla catena alimentare o ILUC;

6) a garantire la valutazione complessiva dei gas «climalteranti» prodotti dall'intero ciclo di produzione dei biocarburanti, comprensiva dei trasferimenti preliminari dal luogo di origine della biomassa al sito di utilizzo;

7) a valutare l'opportunità di avviare e sostenere la ricerca scientifica per considerare rigorosamente gli effetti che la percentuale di biocarburante nel carburante tradizionale comporta in ordine alla emissione di ossidi di azoto, principali precursori delle polveri sottili (PM 10 e PM 2.5);

8) a valutare l'opportunità di prevedere l'introduzione di incentivi che favoriscano l'utilizzo dei biocarburanti che non sono prodotti a partire da colture alimentari né da colture energetiche dedicate e ad intraprendere tutte le iniziative normative di propria competenza volte a creare le condizioni per una riduzione del costo dei biocarburanti.

## ALLEGATO 2

**7-00133 Mariani: Sulle modifiche alla direttiva sulle energie rinnovabili (2009/28/CE) e alla direttiva sulla qualità dei carburanti (98/70/CE).****ULTERIORE NUOVA FORMULAZIONE  
APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,  
premessò che:

la direttiva sulle energie rinnovabili (Renewable Energy Directive – RED 2009/28/CE) e quella sulla Qualità dei carburanti (Fuel Qualitative Directive – FQD 98/70/CE) si pongono entrambe l'obiettivo di ridurre entro il 2020 le emissioni di anidride carbonica generate nel settore dei trasporti: la RED stabilendo che il 10 per cento del consumo totale di carburanti dovrà provenire da fonti rinnovabili; la FQD fissando una riduzione del 6 per cento delle emissioni prodotte dai carburanti;

attualmente gli Stati membri dell'Unione europea, Italia compresa, stanno perseguendo questi obiettivi quasi esclusivamente attraverso l'utilizzo di biocarburanti di prima generazione, ovvero realizzati a partire da prodotti agro-alimentari;

l'Italia è un importante produttore e consumatore di biocarburante a livello europeo: nel 2012 ha registrato un livello di sostituzione di fonti fossili con rinnovabili nei trasporti del 4,5 per cento e prevede il raggiungimento dell'obiettivo intermedio del 5 per cento entro il 2014;

già in fase di discussione della RED nel 2008, erano presenti nel dibattito i rischi che un aumento consistente del consumo di biocarburanti di prima generazione poteva rappresentare sia per la sicurezza alimentare, a causa dell'impatto sull'aumento dei prezzi del cibo, sia per l'ambiente, a causa delle emissioni indirette;

dopo quattro anni dall'entrata in vigore della RED molteplici studi pubblicati da enti di ricerca, organizzazioni internazionali e organizzazioni della società civile, inclusi quelli realizzati dalla stessa Commissione europea, hanno documentato gli impatti negativi che la produzione ed il consumo di biocarburanti esercitano sull'ambiente e sulla sicurezza alimentare a livello globale;

la politica europea sui biocarburanti sta infatti contribuendo all'aumento dei prezzi alimentari: attualmente il 16 per cento della produzione globale di colza, soia, girasoli e olio di palma viene utilizzata per produrre una quantità di biodiesel che rappresenta circa l'80 per cento del consumo di biocarburanti nell'Unione europea. La domanda di biocarburanti ha contribuito in modo determinante alla spirale inflativa subita dai prezzi alimentari a partire dal 2005 che è culminata nella grave crisi alimentare del 2007-2008 e nel nuovo picco del 2010-2011;

la maggior parte della materia prima agricola utilizzata per produrre biocarburanti viene importata da Paesi extra-europei. Nel 2008, l'UE già importava il 41 per cento dei prodotti agricoli per produrre una quantità di biocarburanti in sostituzione di circa il 3 per cento dei combustibili fossili. Ipotizzando un limite al 5 per cento nel consumo di biocarburanti di prima generazione, sarebbero necessari 21 milioni di ettari di terreni (un po' più dei due terzi dell'intera superficie italiana) per coltivare i semi oleaginosi da



destinare alla produzione di biodiesel. Non a caso, i biocarburanti sono un *driver* importante per gli investimenti in acquisizione di ampie estensioni di terra che possono anche tramutarsi in veri e propri fenomeni di *land grabbing* (accaparramenti di terra condotti in violazione dei diritti umani fondamentali delle persone che vivono su quella terra e senza il loro consenso libero, previo, informato);

le emissioni indirette ovvero gli effetti indiretti sulle emissioni legati al cambio di destinazione d'uso dei terreni (*Indirect Land Use Change* – ILUC) provocate dai biocarburanti, ed oggi non conteggiate dalla normativa vigente, dipendono dal processo di conversione di una superficie agricola in una coltivazione agro-energetica a cui si affianca la necessità di mettere in coltivazione una superficie equivalente da qualche altra parte al fine di mantenere invariata l'offerta alimentare. L'espansione delle superfici coltivate, dovuta al continuo e crescente aumento della domanda di materia prima agricola per produrre biocarburanti, avviene a discapito di foreste ed altri terreni ricchi di carbonio causando, oltre alla perdita di biodiversità, anche una quantità aggiuntiva di emissioni di gas ad effetto serra;

tali emissioni aggiuntive, qualora venissero conteggiate (fattore ILUC), determinerebbero un peggioramento del livello di emissioni associate alle singole materie prime utilizzate per la produzione di biocarburanti. Allo stato attuale, i biocarburanti, entro il 2020, sarebbero responsabili di emissioni aggiuntive equivalenti all'immissione sulle strade europee un numero di auto oscillante tra i 14 e i 29 milioni di unità, secondo una proiezione dell'*Institute for European Environmental Policy*;

un recente studio condotto dall'*International Food Policy Research Institute* (IFPRI) 21, commissionato dalla stessa Commissione europea e considerato dall'*International Council on Clean Transportation* (ICCT) il miglior studio attualmente

in circolazione, ha calcolato il livello di emissioni indirette per le principali materie prime utilizzate per produrre biocarburanti. Aggiungendo alle emissioni dirette quelle indirette emerge che l'olio di palma, di soia e di colza, da cui si ricava biodiesel hanno un bilancio di emissioni peggiore dei combustibili fossili;

ad oggi, nonostante numerosi progetti di ricerca e prime sperimentazioni, i biocarburanti avanzati (ovvero quelli derivanti da colture agroenergetiche non edibili, da residui agricoli e forestali, da rifiuti municipali, da alghe) non sono ancora disponibili su scala commerciale e molti studi concordano che nel breve e medio periodo non sarà possibile aumentare i volumi di produzione. E peraltro fuorviante attribuire ai biocarburanti avanzati, una migliore *performance* ambientale e sociale, senza che siano ancora state fatte specifiche valutazioni di impatto in relazione a ciascuna materia prima utilizzata: ad esempio, le colture agroenergetiche che non utilizzano materia prima alimentare, rientrando quindi tra i biocarburanti «avanzati», presentano ugualmente un elevato livello di competizione con terra e acqua da cui dipendono, e non risolvono la questione ILUC determinando comunque lo spostamento di colture alimentari che fanno posto a colture intensive per biocarburanti. Altrettanto problematico può risultare l'uso di residui e rifiuti, se non disciplinato correttamente;

esistono alternative all'uso di biocarburanti per la riduzione di emissioni di carbonio nel settore dei trasporti come ad esempio: migliorare l'efficienza energetica dei veicoli; incentivare un maggior uso del trasporto su rotaia invece che su strada; rafforzare i servizi di trasporto pubblico per ridurre la domanda energetica a tal fine anche incentivando sistemi virtuosi di mobilità quali il bike-sharing e il car-sharing e per favorire i mezzi di trasporto elettrici o ibridi; favorire l'introduzione dell'energia elettrica per il trasporto stradale e ferroviario;

la politica europea sui biocarburanti risulta anche estremamente costosa

per le casse degli Stati membri e per i contribuenti europei in quanto, secondo uno studio dell'*International Institute for Sustainable Development*, nel 2011 il supporto pubblico è costato circa 6 miliardi di euro;

nell'ottobre 2012 la Commissione europea (CE) ha presentato una proposta di direttiva (COM 2012 (595) final) volta a modificare l'impianto normativo che attualmente regola la politica europea sui biocarburanti. Questa proposta, a cui in gergo si fa riferimento come « proposta ILUC », deriva da un mandato legislativo contenuto già nella legislazione vigente, secondo cui la CE ha la responsabilità di analizzare le modifiche indirette sulla destinazione dei terreni provocate dalla produzione di biocarburanti con conseguente aumento delle emissioni di carbonio (ovvero il cosiddetto fattore ILUC) e, se opportuno, di proporre misure correttive;

la proposta di direttiva, in risposta al mandato contenuto nella RED e contenente misure di salvaguardia per gli investimenti in corso, propone l'introduzione di alcune misure correttive: *a*) limitare il contributo di biocarburanti convenzionali (ovvero quelli ricavati a partire dall'utilizzo di colture alimentari) nel raggiungimento dell'obiettivo sulle energie rinnovabili fissato dalla direttiva RED; *b*) migliorare la performance ambientale dei biocarburanti predisponendo l'innalzamento della soglia minima di riduzione dei gas a effetto serra associati alla loro produzione per tutti i nuovi impianti che saranno operativi a partire dal 1° luglio 2014; *c*) introdurre l'obbligo in capo agli Stati Membri e ai fornitori di carburante di comunicare per tutti i biocarburanti che verranno immessi in consumo le emissioni associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni (fattore ILUC); *d*) incoraggiare l'espansione del mercato dei biocarburanti avanzati;

il Parlamento europeo, nella seduta plenaria dell'11 settembre 2013, si è espresso in prima lettura sulla proposta di direttiva della Commissione. Se da un lato

ha riconosciuto gli enormi problemi sociali e ambientali che la produzione di biocarburanti di prima generazione provoca, dall'altro ha proposto misure correttive non sufficientemente efficaci a risolverli. Il Parlamento ha infatti confermato la necessità di limitare il consumo di biocarburanti di prima generazione ma ha fissato il tetto massimo di consumo al 6 per cento, estendendone però positivamente l'applicazione sia a biocarburanti prodotti da materia prima alimentare sia a biocarburanti prodotti da coltivazioni energetiche dedicate. Rispetto alle emissioni indirette, la contabilizzazione del fattore ILUC è stata introdotta in una sola direttiva (la FQD) e solo a partire dal 2020;

nelle ultime settimane oltre 22.000 cittadini italiani hanno firmato una petizione promossa da Oxfam Italia e ActioAid, indirizzata al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Andrea Orlando e al Ministro dello sviluppo economico, Flavio Zanonato, nel quadro della più ampia campagna europea «*No Food for Fuel*» nella quale chiedono di adottare misure efficaci per evitare che i biocarburanti utilizzati in Europa contribuiscano al peggioramento della sicurezza alimentare e al degrado ambientale;

impegna il Governo:

1) a sostenere, nell'ambito dei negoziati relativi al processo decisionale di modifica della direttiva 98/70/EC (FQD) e della direttiva 2009/28/CE (RED), l'introduzione di una quota di biocarburanti e bioliquidi – prodotti a partire da cereali e altre colture (zucchero, olio, colture ricche di amido), o altre colture energetiche coltivate su terreni – che possono essere riconosciuti ai fini del conseguimento della direttiva 2009/28/CE, limitata al 5 per cento del consumo finale di energia nel settore dei trasporti nel 2020;

2) ad adoperarsi affinché siano inserite, in entrambe le direttive in commento (RED e FQD), disposizioni volte ad introdurre tra i criteri di sostenibilità il calcolo delle emissioni indirette (fattore ILUC), la

cui mancata contabilizzazione non dà altrimmenti reale evidenza di tutte le emissioni di CO<sub>2</sub> associate ai biocarburanti;

3) a sostenere, alla luce anche dell'obbligo derivante dal Trattato di Lisbona sulla coerenza delle politiche per lo sviluppo, l'introduzione di criteri di sostenibilità sociale vincolanti per garantire il rispetto dei diritti delle comunità locali che vivono nei territori dove si realizzano le coltivazioni agro-energetiche, ad esempio attraverso la previsione dell'obbligo del consenso previo, libero e informato;

4) a promuovere nell'ambito dei negoziati relativi al processo decisionale di modifica della direttiva 98/70/CE (FQD) e della direttiva 2009/28/CE (RED), una correzione normativa connessa al raggiungimento del *target* del 10 per cento di energie rinnovabili nel settore dei trasporti, che ad oggi viene perseguito quasi esclusivamente attraverso l'utilizzo dei biocarburanti che pongono seri problemi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica;

5) a valutare, sulla base di adeguati studi, l'opportunità, nell'ambito dei negoziati relativi al processo decisionale in merito alla proposta 2012/0288 (COD) della Commissione Europea di modifica della direttiva 1998/70/CE (FQD) e della direttiva 2009/28/CE (RED), di confermare l'allegato IX, nel testo approvato dal Parlamento europeo, volto ad includere anche i batteri tra le materie prime per la produzione di biocarburanti avanzati, in quanto la biodegradazione da batteri permette di sfruttare il potenziale della frazione biodegradabile dei rifiuti industriali

per la produzione di biocarburanti avanzati senza alcun impatto sulla catena alimentare o ILUC;

6) a garantire la valutazione complessiva dei gas « climalteranti » prodotti dall'intero ciclo di produzione dei biocarburanti, comprensiva dei trasferimenti preliminari dal luogo di origine della biomassa al sito di utilizzo;

7) a valutare l'opportunità di avviare e sostenere la ricerca scientifica per considerare rigorosamente gli effetti che la percentuale di biocarburante nel carburante tradizionale comporta in ordine alla emissione di ossidi di azoto, principali precursori delle polveri sottili (PM 10 e PM 2.5);

8) a valutare l'opportunità di prevedere l'introduzione di incentivi che favoriscano l'utilizzo dei biocarburanti che non sono prodotti a partire da colture alimentari;

9) a valutare l'opportunità di prevedere l'introduzione di incentivi che favoriscano l'utilizzo di colture agroenergetiche che presentino un bilancio energetico o ambientale positivo;

10) ad intraprendere tutte le iniziative normative di propria competenza volte a creare le condizioni per una riduzione del costo dei biocarburanti.

(8-00021) « Mariani, Borghi, Braga, Bratti, Carrescia, Cominelli, Manfredi, Zardini, Cenni, Luciano Agostini, Velo, Zan, Pellegrino, Zaratti, Matarrese, D'Agostino, Gadda, Giovanna Sanna ».