

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e X (Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2015/652 che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e della direttiva (UE) 2015/1513 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. Atto n. 369 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*) 12

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 18 gennaio 2017. — Presidenza del presidente della VIII Commissione, Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 15.15.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2015/652 che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e della direttiva (UE) 2015/1513 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.

Atto n. 369.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Ermete REALACCI, *presidente*, nel ricordare ai colleghi che i tempi a disposi-

zione delle Commissioni per l'espressione del parere, essendo piuttosto stretti, non consentono lo svolgimento di audizioni in materia, segnala tuttavia la possibilità di richiedere eventuali contributi in forma scritta a soggetti qualificati. Avverte altresì che sullo schema di decreto all'ordine del giorno occorrerà attendere l'espressione del parere da parte della Conferenza unificata.

Piergiorgio CARRESCIA (PD) *relatore per la VIII Commissione*, ricorda che le Commissioni riunite VIII e X avviano l'esame dello schema di decreto legislativo che, nell'esercizio della delega contenuta all'articolo 16 della legge n. 170 del 2016 (Legge di delegazione europea 2015), reca l'attuazione delle seguenti direttive: direttiva 2015/652/UE, che definisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione previsti dalla direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel; direttiva 2015/1513/UE, che modifica oltre alla citata direttiva 98/70/CE anche la direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.

In particolare, la direttiva 2015/652/UE reca disposizioni specifiche che integrano la direttiva 98/70/CE, con particolare riferimento alle modalità di calcolo delle emissioni di gas serra da parte dei fornitori di carburanti e di elettricità utilizzata nei veicoli stradali, ai fini del rispetto degli obblighi annuali di comunicazione, nonché dell'obbligo di riduzione, entro il 2020, delle emissioni gas serra prodotte durante il ciclo di vita dei carburanti e dell'elettricità fornita. La direttiva disciplina, inoltre, le modalità di comunicazione dei dati da parte dei fornitori agli Stati e da parte degli Stati alla Commissione europea.

Per quanto riguarda la direttiva 2015/1513/UE, essa interviene a modificare le citate direttive, al fine di avviare la transizione verso i biocarburanti, limitando la possibile incidenza di gas ad effetto serra di origine antropica dovuti al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni.

Tra le più importanti novità introdotte alla direttiva 98/70/CE vi sono: la previsione di ulteriori precisazioni con riferimento agli obblighi di comunicazione da parte dei fornitori di carburanti agli Stati membri; la previsione della possibilità di conteggiare i biocarburanti ad uso aviazione (finora esclusi dal campo di applicazione della normativa di settore), ai fini del raggiungimento dell'obbligo di riduzione delle emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita dei carburanti e dell'elettricità fornita.

Tra le principali modifiche apportate alla direttiva 2009/28/CE vi sono: l'introduzione di un tetto massimo al contributo dei biocarburanti prodotti a partire da materie prime in competizione con il mondo alimentare ai fini dell'obiettivo di riduzione dei consumi da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti; l'introduzione di un sotto obiettivo per i biocarburanti avanzati, definiti come quelli provenienti da materie prime riportate in un elenco specifico; una revisione delle premialità previste ai fini del raggiungimento dell'obiettivo al 2020 con previsione, nel caso di

biocarburanti che godono di premialità, di rendere più rigoroso il sistema di tracciabilità attualmente vigente.

Le due direttive in questione hanno termini di recepimento differenti: il 21 aprile 2017 per la direttiva 2015/652/UE e il 10 settembre 2017 per la direttiva 2015/1513/UE. Tuttavia, considerato che entrambe le direttive modificano la direttiva 98/70/CE e che, quindi, la loro trasposizione incide almeno in parte su una stessa fonte legislativa, vale a dire il decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66 – con cui si è data attuazione alla direttiva sulla qualità della benzina e del combustibile diesel –, il Governo ha ritenuto opportuno recepirle congiuntamente. La trasposizione della direttiva 2015/1513/UE incide anche sul decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, con cui è stata data attuazione alla direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.

Segnala inoltre che, in sede di attuazione, ai sensi del citato articolo 16 della legge di delegazione 2015, il Governo è tenuto a seguire, oltre ai principi e criteri direttivi di carattere generale – di cui all'articolo 1, comma 1, della medesima legge – anche i seguenti principi e criteri direttivi specifici: adozione delle definizioni di residuo della lavorazione e di residui dell'agricoltura, dell'acquacoltura, della pesca e della silvicoltura introdotte dalla direttiva (UE) 2015/1513, al fine di consentire la massima utilizzazione delle opportunità di impiego di residui per produrre biocarburanti; valutazione della possibilità di concorrere all'adempimento degli obblighi di riduzione dell'intensità delle emissioni di gas serra di cui alla direttiva 98/70/CE anche per mezzo dei biocarburanti utilizzabili per il settore del trasporto aereo civile, attraverso una regolamentazione specifica che eviti la competizione tra biocarburanti e risorse alimentari.

Lo schema di decreto è articolato in due titoli, contenenti, rispettivamente, le modifiche al citato decreto legislativo n. 66 del 2005 e quelle al decreto legislativo n. 28 del 2011. Avverte che passerà brevemente in rassegna il contenuto del

titolo I, composto da 11 articoli – che investono maggiormente le competenze della VIII Commissione –, mentre gli articoli da 12 a 17, relativi al titolo II, saranno oggetto della relazione della collega della X Commissione, onorevole Baggero.

L'articolo 1 dello schema – che novella l'articolo 1 del decreto legislativo n. 66 del 2005 – recepisce l'articolo 1 della direttiva 2015/652/UE, che definisce il campo di applicazione, estendendo i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione, a uso dei fornitori, oltre che ai combustibili anche all'elettricità usata nei veicoli stradali. A tal fine, il termine generico « energia » è stato sostituito con quello più specifico « elettricità ai fini dell'utilizzo nei veicoli stradali »; si è anche precisato che il decreto si applica alle imbarcazioni da diporto e alle navi della navigazione interna unicamente quando non sono in mare.

L'articolo 2 – che novella l'articolo 2 del citato decreto legislativo – recepisce anzitutto le definizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 2015/652/UE, modificando la definizione di combustibile, al fine di delimitare l'applicazione alle sole ipotesi in cui le imbarcazioni da diporto e le navi della navigazione interna non sono in mare. Quanto alla definizione di « fornitori », essa ora fa riferimento al soggetto obbligato al pagamento dell'accisa sui prodotti e per gli impieghi di pertinenza della normativa specifica: secondo la relazione governativa, ciò recepisce le osservazioni presentate dalle associazioni di categoria del settore elettrico, « in quanto la definizione vigente, nel caso dei fornitori di energia elettrica, non consente l'individuazione di un unico soggetto ». Vengono poi recepite le definizioni di cui all'articolo 1, paragrafo I, della direttiva 2015/1513/UE (carburanti per autotrazione rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica », « colture amidacee », « biocarburanti a basso rischio di cambiamento indiretto di destinazione dei terreni », « residuo della lavorazione », « residui dell'agricoltura, dell'acquacoltura, della pesca e della silvicoltura », « impianto operativo », « emis-

sioni a monte o di *upstream* », « bitumi naturali », « scisti bituminosi », « valore di riferimento per i carburanti », « petrolio greggio convenzionale »); per coerenza sistematica si precisa, poi, il significato di PMI, con rinvio alla definizione applicabile ai sensi della normativa sugli aiuti di stato, recata per le « micro, piccole e medie imprese » dall'allegato I del Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014. Tale regolamento dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'UE.

L'articolo 3, novellando l'articolo 7 del decreto legislativo n. 66 del 2005, modifica la disciplina sugli obblighi di comunicazione e di trasmissione dei dati riguardanti la qualità e la quantità di benzina e combustibile diesel, aggiornandone la tempistica e prevedendo, a partire dal 2018, un obbligo di comunicazione annuale alla Commissione europea dei dati aggregati per tutti i combustibili e per l'elettricità immessi sul territorio nazionale, e una relazione sulle filiere di produzione di biocarburanti.

L'articolo 4 – modificando in più punti l'articolo 7-bis del decreto legislativo n. 66 del 2005 – interviene sulla disciplina riguardante gli obblighi dei fornitori per la riduzione delle emissioni di gas serra e i metodi di calcolo dell'intensità dei gas ad effetto serra. In tale ambito, rilevano l'applicazione per le piccole e medie imprese (PMI) di un metodo di calcolo semplificato e la possibilità di conteggiare i biocarburanti ad uso aviazione, ai fini del raggiungimento dell'obbligo di riduzione delle emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita dei carburanti e dell'elettricità fornita. Tra le modifiche introdotte, inoltre, è indicato il Gestore dei servizi energetici quale soggetto deputato alla raccolta dei dati trasmessi dai fornitori (in sostituzione di ISPRA, come attualmente previsto). L'articolo 4, comma 1, lettere f) e g), demanda inoltre a due decreti del Ministero dell'ambiente, da adottare di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, rispettivamente, la definizione di

disposizioni per il conteggio di biocarburanti ad uso aviazione ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra, nonché di disposizioni ai fini del calcolo dell'elettricità fornita in termini quantitativi e dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra. Il comma 1, lettera *a*), dell'articolo 5 recepisce le disposizioni europee in merito ai nuovi obblighi di riduzione delle emissioni di gas-serra in capo agli impianti di produzione di biocarburanti, novellando l'articolo 7-ter del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66. In linea con la disposizione europea, che prevede differenti obiettivi a seconda che la data di operatività dell'impianto sia o meno successiva al 5 ottobre 2015 (data di entrata in vigore della medesima direttiva), il comma in esame prevede i seguenti obiettivi di riduzione: almeno il 60 per cento per i biocarburanti prodotti negli impianti operativi a partire dal 5 ottobre 2015; almeno il 35 per cento fino al 31 dicembre 2017 ed almeno il 50 per cento dal 1° gennaio 2018, per gli impianti già operativi al 5 ottobre 2015 o in precedenza.

Il nuovo testo fa slittare di un anno (dal 1° gennaio 2017 al 1° gennaio 2018), rispetto al testo vigente, l'incremento dell'obbligo di riduzione di emissioni di gas-serra dal 35 per cento al 50 per cento. Si fa, altresì, notare che, a differenza della disposizione vigente, che impone il 60 per cento di riduzione ai soli impianti operativi dal 1° gennaio 2017, il nuovo testo prevede che tale obbligo di riduzione si applichi agli impianti operativi dal 5 ottobre 2015, per i quali la norma vigente prevede invece un obbligo di riduzione pari almeno al 50 per cento a decorrere dal 1° gennaio 2017.

Il comma 1, lettera *b*), dell'articolo 5 prevede una revisione del testo in merito alla definizione di terreni erbosi a partire dai quali non possono essere prodotti biocarburanti, in linea con le disposizioni del Regolamento (UE) n. 1307/2014.

L'articolo 6 novella l'articolo 7-*quater* del decreto legislativo n. 66 del 2005, che concerne la verifica del rispetto dei criteri di sostenibilità per i biocarburanti da

parte degli operatori economici, per adeguare la normativa italiana alle nuove disposizioni in materia, di cui alla direttiva 2015/1513/UE. In particolare, oltre ad introdurre specifiche di ordine tecnico in relazione al sistema utilizzato per il mantenimento di criteri di sostenibilità ambientale lungo tutta la catena di consegna che va dalla materia prima al biocarburante, l'articolo 6 prevede che le attività di controllo della corretta applicazione delle disposizioni vengano effettuate dal Comitato tecnico consultivo biocarburanti e non più dai Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle politiche agricole alimentari e forestali e dello sviluppo economico. Inoltre, stabilisce che il Comitato tecnico consultivo biocarburanti possa avvalersi del supporto di ISPRA per studi di settore e che in caso di individuazione di frodi si applichino le misure indicate dall'articolo 2, comma 6, del decreto legislativo n. 55 del 2011.

L'articolo 7 recepisce quanto previsto all'articolo 1, paragrafo 5), lettera *a*), della direttiva (UE) 2015/1513. In particolare, al comma 1: la lettera *a*), che sostituisce il comma 2 dell'articolo 7-*quinquies* del decreto legislativo n. 66 del 2005, prevede la possibilità di utilizzare valori di emissione per i gas ad effetto serra derivanti dalla coltivazione di materie prime agricole diversi da quelli standard, a condizione che i relativi calcoli siano comunicati alla Commissione europea e riconosciuti da quest'ultima mediante atti di esecuzione; la lettera *b*), che sostituisce il comma 3 dell'articolo 7-*quinquies* del decreto legislativo n. 66 del 2005, prevede la possibilità di utilizzare valori di emissione per i gas ad effetto serra derivanti dalla coltivazione di materie prime agricole in territori esterni all'UE, diversi da quelli standard, a condizione che i relativi calcoli siano comunicati alla Commissione europea e riconosciuti da quest'ultima mediante atti di esecuzione. Con l'articolo 8 si prevede che l'organismo competente per gli accertamenti sulla conformità dei combustibili sarà il GSE e non più l'ISPRA.

L'articolo 9 modifica in alcune parti il regime delle sanzioni previste dall'articolo

9 del decreto legislativo n. 66 del 2005 a carico dei gestori di depositi e di impianti per la commercializzazione di benzine o combustibili diesel in caso di violazione dei divieti in materia.

L'articolo 10 novella l'Allegato V-bis al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, che reca norme tecniche per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti. In particolare, le modifiche riguardano: l'aggiornamento del metodo di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra risultanti dalle modifiche dello stock di carbonio a seguito del cambiamento della destinazione dei terreni; la sostituzione, a seguito dell'adozione di normativa comunitaria secondaria, della guida per il calcolo degli stock di carbonio nel suolo; l'inserimento di una parte E-bis, relativa alle emissioni stimate associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni.

L'articolo 11 infine recepisce gli allegati I, II e III della direttiva (UE) 2015/652, aggiungendo ulteriori testi dopo l'ultimo allegato del decreto legislativo n. 66 del 2005. Anzitutto, si introduce l'allegato V-bis.1, che da un lato disciplina la metodologia di calcolo di emissioni di gas serra, dall'altro lato è relativo alle modalità di comunicazione da parte dei fornitori per i carburanti diversi dai biocarburanti. La metodologia prescelta passa per l'espressa indicazione della formula da utilizzare, con l'esplicitazione dei singoli termini, sia per quanto riguarda i quantitativi che le relative intensità di emissione. La relazione governativa avverte che il settore elettrico presenta difficoltà oggettive nel procedere con una stima (sia dei quantitativi forniti per i veicoli elettrici che dell'intensità delle emissioni di gas serra): pertanto un decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare potrà introdurre ulteriori disposizioni di dettaglio ai fini del calcolo; inoltre i fornitori potranno avvalersi di un valore di intensità di emissioni medio nazionale pubblicato dal Ministero dell'ambiente o dal GSE. Anche nel caso di biocarburanti ad uso aviazione, per i cui parametri

attualmente non esiste disciplina, è previsto che eventuali valori di conversione necessari al calcolo vengano pubblicati dal Ministero dell'ambiente o dal GSE.

Ulteriori testi sono introdotti con l'allegato V-bis.2 (che individua il valore di riferimento rispetto al quale calcolare la riduzione delle emissioni di gas serra al 2020) e con l'allegato V-bis.3 (riportante l'elenco delle informazioni che ogni anno il Ministero dell'Ambiente deve trasmettere alla Commissione europea).

Cristina BARGERÒ (PD), *relatrice per la X Commissione*, illustra le disposizioni relative agli ambiti di competenza della Commissione Attività produttive. Evidenzia come il Titolo II dello schema di decreto legislativo, costituito dagli articoli da 12 a 17, contiene norme di recepimento della direttiva (UE) 2015/1513, la quale ha modificato le precedenti direttive 98/70/CE sulla qualità della benzina e del combustibile diesel e 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili. La Direttiva 2009/28/CE è stata recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n. 28/2011. Pertanto, gli articoli da 12 a 15 e 17 dello schema apportano modifiche varie al decreto legislativo n. 28/2011, in linea con quanto previsto dall'articolo 2 della direttiva (UE) 2015/1513 (alla cui attuazione concorre comunque anche l'articolo 6 del provvedimento qui in esame) e con i principi e criteri direttivi fissati dall'articolo 16 della legge di delega n. 170/2016 (legge di delegazione europea 2015). In particolare, tra tali principi direttivi, vi è quello di adottare, al fine di sfruttare al massimo le opportunità di produrre biocarburanti dai residui, le medesime definizioni di residui di processo e di residui da agricoltura, da acquacoltura, da pesca e da silvicoltura introdotte dall'articolo 1 e 2 della direttiva 2015/1513/UE (lettera a)).

Lo schema di decreto legislativo in esame, all'articolo 12, recepisce pressoché testualmente le nuove definizioni introdotte dall'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 2015/1513/UE, ed introduce altresì nell'ambito della disciplina sulla pro-

mozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, la definizione di biocarburanti avanzati anch'essa contenuta nella Direttiva. La definizione di biocarburanti avanzati è operata dallo schema in esame rinviando ad un elenco delle materie prime e degli altri carburanti rinnovabili da cui gli stessi biocarburanti avanzati derivano (allegato 1, Parte 2-*bis* Parte A destinato a costituire parte integrante del decreto legislativo n. 28/2011) che riproduce il testo del nuovo Allegato IX Parte A introdotto dalla medesima direttiva 2015/1513/UE.

Segnala, inoltre, che i biocarburanti avanzati rivestono una funzione determinante nell'ambito delle azioni dirette alla promozione dell'uso delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica nei trasporti. A ciò, in particolare, fanno riferimento i considerando nn. 5-7 della direttiva 2015/1513/UE e le misure contenute nella direttiva stessa nel loro complesso, che sono nella sostanza finalizzate a promuovere la ricerca e sviluppo di nuovi biocarburanti, alternativi rispetto a quelli che, comportando lo sfruttamento di terreni agricoli a discapito delle colture destinate alla produzione alimentare e di mangimi, hanno effetti anche in termini emissioni di gas a effetto serra.

Evidenzia inoltre che l'articolo 12 dello schema in esame introduce la definizione di biocarburanti avanzati quali i biocarburanti da materie prime e altri carburanti rinnovabili come indicati nell'apposito elenco che l'articolo 15, comma 1, lettera c) dello schema stesso provvede ad inserire in allegato al decreto legislativo n. 28/2011, nella Parte 2-*bis* Parte A dell'allegato 1 del decreto legislativo (nell'elenco vi sono, tra l'altro, le alghe, se coltivate in stagni o foto bioreattori; frazioni di biomassa corrispondente ai rifiuti urbani non differenziati, ma non a rifiuti domestici non separati soggetti agli obiettivi di riciclaggio indicati dall'articolo 181 e allegato E del Codice dell'ambiente; specifiche tipologie di rifiuto organico proveniente da raccolta differenziata, di frazione di biomassa corrispondente a rifiuti industriali non idonei alla catena alimen-

tare ed umana; paglia, concime animale e fanghi da depurazione; carburanti per autotrazione rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica). L'elenco ricalca pressoché testualmente i contenuti del nuovo Allegato IX Parte A della Direttiva 2009/28/CE come introdotto dalla Direttiva 2015/1513/UE.

Lo schema di decreto legislativo intervenendo sull'articolo 3 del decreto legislativo n. 28/2011, fissa all'articolo 13 un obiettivo specifico al 2020 per i biocarburanti avanzati, in conformità a quanto previsto dall'articolo 2, paragrafo 2, lettera b), punto iv) cpv. e) della direttiva 2015/1513/UE: questi, al 2020, dovranno costituire lo 0,5 per cento in contenuto energetico della quota di energia da fonti rinnovabili immessa in consumo in tutte le forme di trasporto nel 2020. biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, sia Parte A sia Parte B, sono considerati – in modo premiale – pari a due volte il loro contenuto energetico ai fini del rispetto dell'obiettivo nazionale di utilizzo di fonti rinnovabili nei trasporti (17 per cento di consumo di energia da fonti rinnovabili e 10 per cento da fonti rinnovabili nei trasporti al 2020), ma solo quelli di categoria A concorrono, come detto, all'obiettivo specifico dello 0,5 per cento proprio dei biocarburanti avanzati.

L'articolo 15, comma 1, lettera b) punto 5 e lettera c) del provvedimento in esame recepisce dunque tale novità. A tal fine, opera modifiche ed integrazioni all'Allegato I del decreto legislativo n. 28/2011, introducendovi la nuova Parte 2-*bis* a sua volta suddivisa in Parte A e Parte B, e dunque prevedendo che vengano conteggiati due volte in termini di contenuto energetico ai fini del raggiungimento del *target* generale nazionale di consumo da fonti rinnovabili nel trasporti (10 per cento) non più tutti i biocarburanti prodotti a partire da rifiuti e sottoprodotti (residui, materie cellulosiche di origine non alimentare e ligno cellulosiche in genere), ma solo quei biocarburanti che sono riportati nella nuova Parte 2-*bis* A e B.

Alle predette novità viene conformato anche il meccanismo di sostegno indiretto alla produzione di biocarburanti contenuto nel combinato disposto dell'articolo 33, comma 5 del decreto legislativo n. 28/2011 e DM attuativo 10 ottobre 2014, che consiste nell'obbligo, per i fornitori di benzina e gasolio di immettere nel territorio nazionale una quota minima di biocarburanti ogni anno.

Dunque, poiché la Direttiva del 2015 ha previsto modifiche al meccanismo di premialità, usufruibile ora solo dai biocarburanti indicati nel nuovo Allegato IX, Parte A e Parte B della Direttiva, l'articolo 14 dello schema in esame interviene riconoscendo valore doppio all'immissione dei soli biocarburanti avanzati indicati nella Parte A e dei biocarburanti indicati nella Parte B dell'Allegato. Si mantiene comunque fermo quanto previsto dal Codice dell'Ambiente ed in particolare il rispetto del principio di prossimità nella gestione dei rifiuti.

In conseguenza delle modifiche al meccanismo di premialità, lo schema di decreto all'articolo 17, commi 4 e 5, provvede altresì ad abrogare i commi del citato articolo 33 del decreto legislativo n. 28/2011 non più compatibili con il nuovo meccanismo: si tratta in particolare dei commi 4, 5-*bis* e 7. L'articolo 17, comma 5, dispone poi, a decorrere dal 30 giugno 2018, l'abrogazione del comma 5-*ter* dello stesso articolo 33, mantenendo in ogni caso ferme le disposizioni in materia di applicazioni del bilancio di massa in caso di maggiorazione di cui allo schema di decreto in esame. Il citato comma 5-*ter*, di cui si dispone l'abrogazione, attualmente consente di qualificare come sottoprodotti, ai fini della fruibilità della maggiorazione, una serie di sostanze (quali acque glicericose, taluni acidi grassi, residui dalla reazione della distillazione di acidi grezzi, feccia di vino e vinaccia, etc.). Lo schema di decreto dispone altresì l'abrogazione (con decorrenza dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame), del comma 5-*quater* dell'articolo 33 che demanda ad un decreto ministeriale l'aggiornamento delle predette sostanze.

L'articolo 15 dello schema, al comma 1, lettera *a*), conformemente a quanto previsto dall'articolo 2, paragrafo 2, lettera *b*), punto *iv*), lettera *d*), della direttiva 2015/1513/UE dispone che, per il calcolo della quota di energia da fonti rinnovabili nei trasporti ai fini del raggiungimento dell'obiettivo (10 per cento), la quota di energia da biocarburanti prodotti dai cereali e da altre colture amidacee, zuccherine e oleaginose e da colture coltivate su superfici agricole come colture principali soprattutto a fini energetici non deve essere superiore al 7 per cento del consumo finale di energia nei trasporti nel 2020. A tal fine opera una integrazione del citato Allegato I, Parte 1, Punto 2 del decreto legislativo n. 28/2011. Il medesimo articolo 15, al comma 1, lettera *b*) reca precisazioni sui termini da considerare nel calcolo percentuale della quota da fonti rinnovabili nei trasporti, muovendosi in sostanziale simmetria con quanto previsto dall'articolo 2, paragrafo 2, lettera *b*), punti da *i*) a *iv*) della Direttiva 2015/1513/UE. Conformemente ad essa, si dispone che non sono conteggiati ai fini del rispetto del limite del 7 per cento: i biocarburanti sostenibili prodotti da colture principali coltivate su superfici agricole soprattutto a fini energetici, qualora si dimostri che le colture insistono su terreni pesantemente degradati, compresi i terreni precedentemente utilizzati per scopi agricoli e i terreni fortemente contaminati; i biocarburanti provenienti da colture agricole di secondo raccolto (tale voce non compare esplicitamente nella direttiva).

L'articolo 16 dello schema di decreto legislativo contiene poi la clausola di invarianza finanziaria del provvedimento in esame disponendo che da esso non debbano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le pubbliche amministrazioni provvedano a darne attuazione con le risorse, umane e strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Infine, l'articolo 17, comma 7 fa salve disposizioni vigenti in materia di accisa.

Ermete REALACCI, *presidente*, sollecita i relatori a porre la massima attenzione al tema dei biocarburanti da materie prime non alimentari, considerando anche gli eventuali ostacoli al loro pieno ed efficace utilizzo. A tale proposito, invita i relatori a valutare l'opportunità di inserire nella proposta di parere vincoli stringenti per quanto riguarda l'utilizzo di materie prime non alimentari almeno per i nuovi impianti. Sull'argomento preannuncia una sollecitazione che dovrebbe pervenire nel medesimo senso da parte dei colleghi della Commissione Agricoltura.

Cristina BARGERÒ (PD), *relatrice per la X Commissione*, evidenzia l'opportunità che nella definizione di biocarburanti avanzati si richiamino anche i principi dell'economia circolare.

Davide CRIPPA (M5S) evidenzia come, a suo giudizio, nel provvedimento del Governo, non si preveda un elemento fondamentale e cioè l'individuazione dei settori nei quali sia prioritario utilizzare i biocarburanti avanzati. Ritiene inoltre che tale pianificazione dovrebbe essere fatta prioritariamente a livello di normativa comunitaria. Sottolinea l'importanza che nella politica energetica si proceda rapidamente al definitivo abbandono del motore a combustione a favore della mobilità elettrica. Ritiene che si dovrebbe ricorrere all'utilizzo – e alla conseguente incentivazione – di biocarburanti avanzati solo nel caso in cui rappresentino l'unica valida

alternativa percorribile al motore a combustione.

Piergiorgio CARRESCIA (PD), *relatore per la VIII Commissione*, ricorda al collega Crippa la necessità di contemperare le scelte nazionali con l'obbligo di dare attuazione alla direttiva 2015/1513/UE, che promuove comunque la transizione verso i biocarburanti.

Enrico BORGHI (PD) condivide con i colleghi le informazioni acquisite in occasione della COP22 durante l'incontro con la delegazione tedesca in merito alla ventilata decisione della Germania di favorire, a partire dal 2030, una mobilità maggiormente sostenibile. A tale proposito precisa che, come riferito dai colleghi tedeschi, sull'argomento non è stato adottato alcun atto normativo, essendosi il Bundesrat limitato ad approvare una risoluzione che promuove l'integrazione, e non la sostituzione, del motore tradizionale con altre forme di alimentazione del parco automobilistico.

Ermete REALACCI, *presidente*, propone che al confronto sull'argomento sia dedicato un tempo congruo nella giornata del prossimo mercoledì 25 gennaio, con eventuale prosecuzione nella giornata di giovedì 26 gennaio, in modo da consentire la più ampia discussione sull'atto in esame.

Nessun altro chiedendo di parlare, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.35.