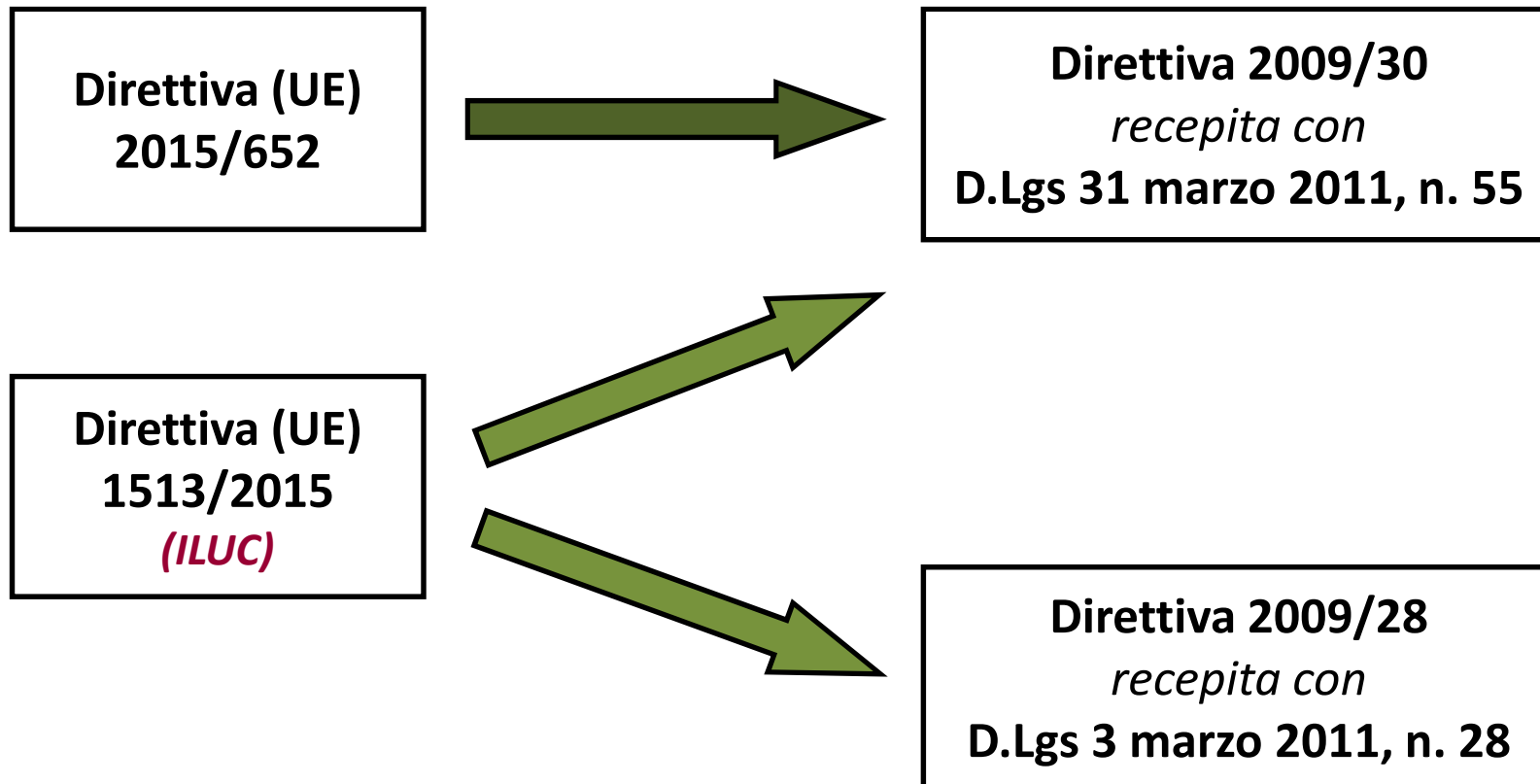


Prossimi passi nel settore dei **biocarburanti e bioliquidi**

Normativa comunitaria pubblicata nel 2015

- **Direttiva (UE) 2015/652** del 20 aprile 2015
Metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel
- **Direttiva (UE) 1513/2015** del 9 settembre 2015 (*la cosiddetta ILUC*)
Modifica della direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, e della direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili

Normativa comunitaria pubblicata nel 2015



Principali elementi di novità in comune alle direttive 2009/30 e 2009/28

COSA CAMBIA IN MERITO A:

- *CRITERI DI SOSTENIBILITA'*
- *VERIFICA DEL RISPETTO DEGLI STESSI*

Principali elementi di novità in comune alle direttive 2009/30 e 2009/28 (1)

MODIFICA DELLA SOGLIA MINIMA

La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra è pari ad almeno il **60%** per i biocarburanti e i bioliquidi prodotti negli impianti operativi successivamente al 5 ottobre 2015.

In caso di impianti operativi al 5 ottobre 2015 o in precedenza la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra è pari ad almeno il **35%** fino al 31 dicembre 2017 e al 50% a partire dal 1 gennaio 2018.

Un impianto è considerato operativo se ha luogo la produzione fisica dei biocarburanti o dei bioliquidi

Principali elementi di novità in comune alle direttive 2009/30 e 2009/28 (2)

Verifica del rispetto dei criteri di sostenibilità

- La Commissione Europea (CE) ha ammesso la possibilità che vengano approvati dei sistemi volontari “totali” anche per i bioliquidi.
- La CE ha inoltre previsto la creazione di sistemi volontari che garantiscano che materie prime non vengano modificate o eliminate intenzionalmente in modo che le partite o parti di esse rientrino nell'allegato IX della ILUC.
- I sistemi volontari (operanti da almeno 12 mesi) devono disporre delle relazioni annuali alla CE in merito al funzionamento del Sistema, fornendo informazioni su: modalità e frequenza di controlli, accessibilità all'elenco degli OdC e alle relative revisioni, ecc...

La CE pubblicherà , in forma aggregata o integrale, tali informazioni.

Modifiche della direttiva 2009/28/CE TARGETS AL 2020 (Art.3) (1)

OBIETTIVO PER IL SETTORE TRASPORTI ALMENO PARI AL 10%

Nel numeratore:

La quota di energia da biocarburanti prodotti a partire 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 è superiore al 7 % del consumo finale di energia nei trasporti nel 2020.

Nel denominatore:

Viene inclusa l'elettricità usata per produrre carburanti per autotrazione rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica

Modifiche della direttiva 2009/28/CE

TARGETS AL 2020 (Art.3) (2)

- Nel numeratore e denominatore:

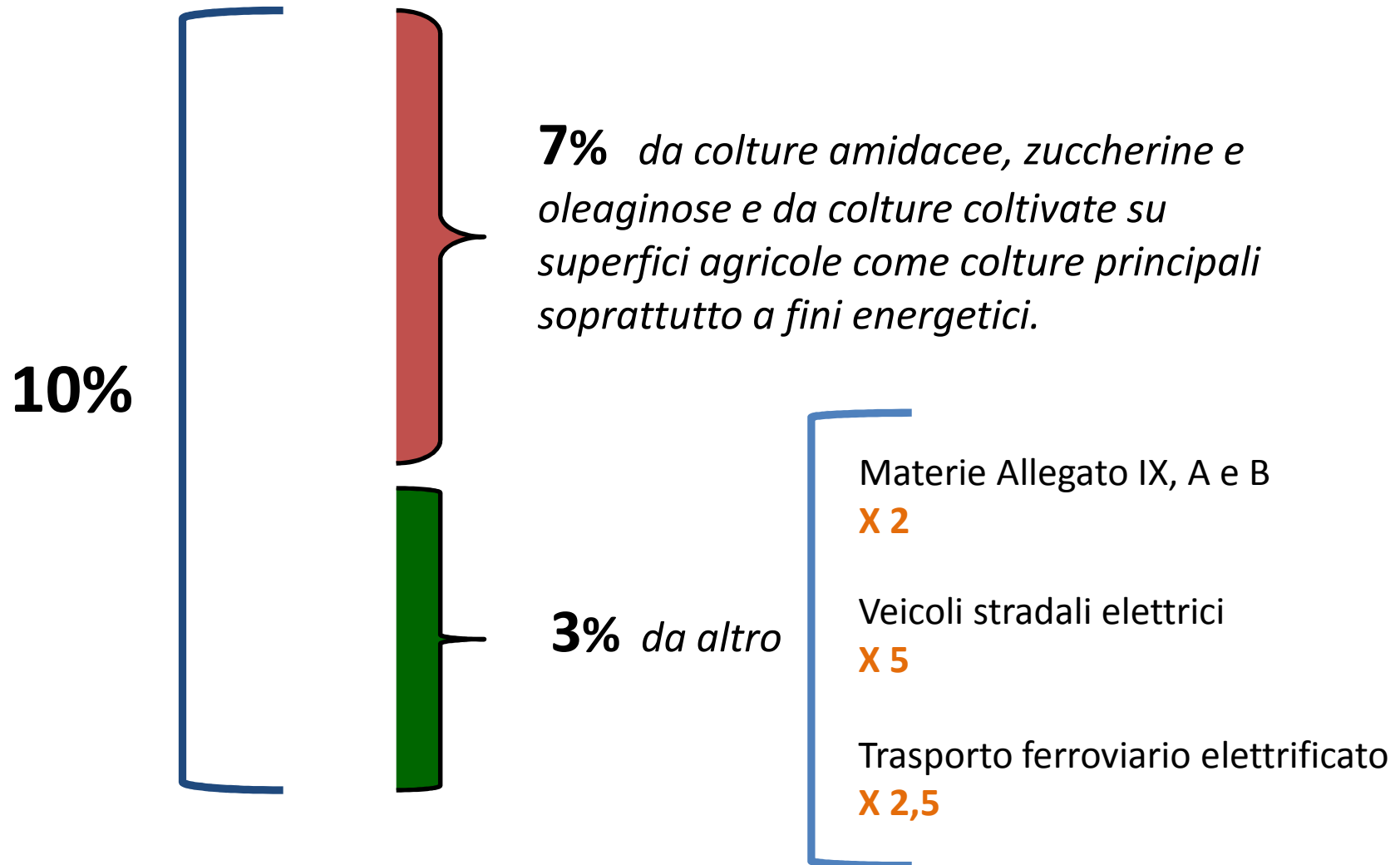
Introduzione di modifiche nel calcolo dell'elettricità prodotta da FER consumata nel settore dei trasporti:

- Per i **veicoli stradali elettrici** è considerata pari a **5 volte** il contenuto energetico dell'apporto di elettricità proveniente da FER;
- Per il **trasporto ferroviario elettrificato** è considerata pari a **2,5 volte** il contenuto energetico dell'apporto di elettricità proveniente da FER.

*Ai fini del raggiungimento del target al 2020 del 10% possono essere considerati pari a due volte il loro contenuto energetico **solo** i biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX (Parte A e B)*

Modifiche della direttiva 2009/28/CE

TARGETS AL 2020 (Art.3) (3)



Modifiche della direttiva 2009/28/CE

TARGETS AL 2020 (Art.3) (4)

OBIETTIVO SUPPLEMENTARE

● *Biocarburanti avanzati*

- Introduzione di un obiettivo minimo di consumo di biocarburanti e altri carburanti provenienti dalle materie di cui alla **parte A dell'allegato IX** da fissare entro il *6 aprile 2017*.
- Un valore di riferimento per tale obiettivo è pari allo **0,5%** in contenuto energetico della quota di energia da FER in tutte le forme di trasporto nel 2020.

*I biocarburanti ottenuti da **rifiuti, residui, materie prime cellulosiche di origine non alimentare o materie ligneocellulosiche** non contenuti nell'allegato IX, ma usati in impianti esistenti prima dell'adozione direttiva possono essere conteggiati.*

Modifiche della direttiva 2009/28/CE

TARGETS AL 2020 (Art.3) (5)

Onde evitare che le materie siano intenzionalmente modificate o eliminate per farle rientrare nell'allegato IX, gli Stati membri promuovono lo sviluppo e l'utilizzazione di sistemi per rintracciare e seguire le materie prime e i biocarburanti da esse derivati lungo l'intera filiera di valore.

Gli Stati membri assicurano l'adozione di misure appropriate qualora si individuino frodi.

Entro il **31 dicembre 2017**, e in seguito ogni due anni, gli Stati membri riferiscono in merito alle misure da essi adottate se non hanno fornito informazioni equivalenti sull'affidabilità e la protezione contro la frode nelle loro relazioni sui progressi realizzati nella promozione e nell'uso dell'energia da fonti rinnovabili elaborate ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 1, lettera d).

Modifiche della direttiva 2009/30/CE (1)

Modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 652/2015

Il 2020 i fornitori di carburanti devono raggiungere un obiettivo di riduzione pari al 6% in termini di gas serra rispetto ad un valore che è stato fissato pari a: 94,1 gCO₂/MJ

L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita di tutti i combustibili e l'energia forniti dal fornitore è calcolata secondo la formula seguente:

$$\text{Intensità dei gas a effetto serra del fornitore}_{(\#)} = \frac{\sum_x (\text{GHGi}_x \times \text{AF} \times \text{MJ}_x) - \text{UER}}{\sum_x \text{MJ}_x}$$

Modifiche della direttiva 2009/30/CE (2)

L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili di origine non biologica è «l'intensità di gas a effetto serra ponderata durante il ciclo di vita» e si basa su valori medi per tipo di carburante.

FONTE DI MATERIE PRIME E PROCESSO	COMBUSTIBILE IMMESSO SUL MERCATO	INTENSITA' EMISSIONI DI GAS SERRA
Greggio, Liquido da carbone, GTL, Bitume naturale, Scisti bituminosi	Benzina	93,3 gCO _{2eq} / MJ
Greggio, Liquido da carbone, GTL, Bitume naturale, Scisti bituminosi	Diesel o Gasolio	95,1 gCO _{2eq} / MJ
Gas naturale, miscela dell'UE	Gas naturale liquefatto per motore ad accensione comandata	74,5 gCO _{2eq} / MJ
... gCO _{2eq} / MJ

Modifiche della direttiva 2009/30/CE (3)

Modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 652/2015

● ***Obblighi di reporting***

Entro il 31 dicembre di ogni anno gli Stati membri devono comunicare per tutti i combustibili e l'energia immessi sul mercato tipo di combustibile o energia:

- a) tipo di combustibile o energia*
- b) volume o quantità di elettricità*
- c) intensità delle emissioni di gas a effetto serra*
- d) UER*
- e) origine*
- f) luogo di acquisto*

Introduzione del reporting annuale da parte degli SM al portale della CE

Modifiche della direttiva 2009/30/CE (4)

Modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 1513/2015 (ILUC)

- ***Obblighi di reporting***
 - Gli Stati membri garantiscono che ogni anno i fornitori di carburanti presentino all'autorità designata dallo Stato membro una relazione sulle filiere di produzione dei biocarburanti, sui volumi dei biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime categorizzate nell'allegato V, parte A, e sulle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia, inclusi i valori medi provvisori delle emissioni stimate prodotte dai biocarburanti associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni (emissioni ILUC).
 - Gli Stati membri comunicano tali dati alla Commissione.

Modifiche della direttiva 2009/30/CE (5)

Modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 1513/2015 (ILUC)

● *Opzioni in sede di recepimento*

- Gli Stati membri possono permettere ai fornitori di biocarburanti utilizzati nel **settore dell'aviazione** di scegliere se contribuire all'obbligo di riduzione delle emissioni GHG al 2020, purché tali biocarburanti soddisfino i criteri di sostenibilità.
- Gli Stati membri possono prevedere che, ai fini del rispetto dell'obiettivo di cui al primo comma del presente paragrafo, il contributo massimo dei biocarburanti prodotti a partire dai cereali e da altre colture amidacee, zuccherine e oleaginose, così come da colture coltivate su superfici agricole come colture principali soprattutto a fini energetici, non superi il contributo massimo di cui all'articolo 3, paragrafo 4, secondo comma, lettera d), della direttiva 2009/28/CE

Nuove tipologie di carburanti

La CE ha previsto l'adozione tramite atti delegati, **entro il 31 dicembre 2017**, di valori di default per:

- Carburanti liquidi e gassosi rinnovabili per il trasporto di origine non biologica;
- *CCU fuels*.

...Criticità (1)

ATTENZIONE !!

NON È PRESENTE UNA DEFINIZIONE DI “*CCU FUELS*”

Questi carburanti possono provenire sia da fonte energetica rinnovabile che non!

Se rinnovabile: ricadono nell'elenco di cui all'allegato IX parte A

Potrebbero essere da non rinnovabile

Esempio

Processo Lanzatech: Utilizzo di CO proveniente dalle acciaierie per la produzione di etanolo tramite batteri

...Criticità (2)

CHE VALORE ATTRIBUIRE AGLI ALTRI CARBURANTI ?

E' stato stabilito che gli Stati Membri potranno stimare dei valori di default per le tipologie rimaste scoperte (es. metanolo), seguendo delle linee guida che la CE dovrebbe mettere a disposizione.

Tali valori verranno poi trasmessi alla CE che provvederà a pubblicarli.

Tempi di recepimento

Direttiva (UE)
2015/652



21 aprile 2017

Direttiva (UE)
1513/2015
(ILUC)



10 settembre 2017

Road Map CE

Estate 2016

Presentazione di un *paper* sulla decarbonizzazione nel settore del trasporto

Dicembre 2016

- presentazione della RED II
- presentazione di una proposta normativa per tutto il settore delle bioenergie
(da stabilire se nella RED II o separatamente)