

COMUNICATO STAMPA

Finanza sostenibile: le criticità della proposta UE

Roma, 13 settembre 2019 – Lo scorso 18 giugno il Technical Expert Group (TEG) istituito a livello europeo nell'ambito dei lavori relativi all'**Action Plan sulla finanza sostenibile** (Tassonomia), ha diffuso un primo rapporto tecnico per stabilire un sistema di classificazione delle attività da ritenere sostenibili ai fini dell'accesso al credito per gli investimenti, su cui ha chiesto a tutti gli *stakeholders* interessati di fornire il proprio contributo in una consultazione pubblica on-line chiusasi oggi.

L'obiettivo della Commissione è quello di **presentare documento finale entro la fine del 2019**.

Come già fatto con il precedente rapporto intermedio sui [benchmark](#), Unione Petrolifera ha inviato le proprie osservazioni, **sottolineando l'importanza di non escludere dai finanziamenti alcun settore ed evidenziando altresì come l'industria della raffinazione abbia l'esperienza e il background tecnico per modificare consistentemente il proprio modello di business e sviluppare tutte quelle tecnologie "carbon neutral"**, contribuendo da protagonista al raggiungimento degli obiettivi ambientali in modo equo e sostenibile.

Una trasformazione che **richiederà forti investimenti nel settore, che potranno essere resi possibili solo con una regolamentazione certa, coerente e non discriminatoria** che sostenga tutte le tecnologie in grado di migliorare l'efficienza energetica e di ridurre le emissioni climalteranti a costi sostenibili.

I principali **punti critici del documento elaborato dal TEG su cui abbiamo espresso e nostre osservazioni** sono i seguenti:

1. il riferimento allo **schema ETS come benchmark, nonché l'accesso ai finanziamenti per il solo 10% dei siti industriali più efficienti**, che escluderebbero dalla tassonomia il 90% della raffinazione in grado invece di realizzare efficaci interventi di decarbonizzazione. È stato pertanto **richiesto di non adottare il benchmark ETS, ma di valutare caso per caso i singoli investimenti attuabili nel sistema di raffinazione**.
2. il benchmark per il **trasporto stradale** viene basato unicamente sulle emissioni allo scarico dei veicoli (tank to wheel): tale criterio potrebbe addirittura avere effetti controproducenti in termini di emissioni di CO₂, mentre più opportuno ed efficace sarebbe **riferirsi ad un approccio "well-to-wheel" o, meglio ancora, ad uno basato sul Life Cycle Assessment (LCA)** per tener conto anche delle emissioni e del consumo energetico connessi alla produzione e allo smaltimento dei veicoli a fine vita.
3. i **criteri previsti per i biocombustibili** destinati a sostituire i combustibili fossili: nella formulazione attuale tali criteri ridurrebbero in modo insostenibile la disponibilità di materie prime per la produzione dei biofuel necessari, a breve e medio termine, al settore dei trasporti stradali e, a lungo termine, ai settori aviazione e marina. La richiesta è stata di **fare riferimento alle materie prime previste dalla "Direttiva RED II", frutto di una approfondita analisi di fattibilità, almeno fino al 2030**.

Ufficio Stampa

Tel. 06 54236543 - 06 54236553 – 06 54236547

Piazzale Luigi Sturzo, 31– 00144 Roma