

Roma, 10 febbraio 2021

REVISIONE “RED II”: NESSUN PREGIUDIZIO E CRITERI DI SOSTENIBILITÀ CERTI E RIGOROSI

Si è chiusa ieri la consultazione pubblica avviata dalla Commissione europea sulla [revisione della Direttiva 2018/2001/EU sulle energie rinnovabili nei trasporti \(RED II\)](#).

Unem ha inviato il proprio contributo nel quale ha evidenziato come per tragguardare gli obiettivi europei sulle energie rinnovabili nei trasporti, la **revisione della “Direttiva RED II” debba considerare una serie di aspetti che possono essere sintetizzati come segue.**

- **È essenziale la stabilità normativa**, prerequisito fondamentale per mobilitare gli investimenti in progetti a basse emissioni di carbonio. Le eventuali modifiche devono **rafforzare la certezza per gli investitori** in una prospettiva di lungo termine.
- I *first mover* dovrebbero essere **protetti, per un periodo congruo, da appropriate clausole di "grandfathering" o "no retroactive"**, in modo che tecnologie già adottate, pienamente in linea con i requisiti di sostenibilità in vigore, possano continuare ad essere considerate conformi indipendentemente da eventuali successive modifiche.
- Il completo **phase-out dell'olio di palma dovrebbe essere attuato solo nel 2030**, purché rispetti in pieno i criteri di sostenibilità, mantenendo inalterate, prima di quella data, le quote di utilizzo attuali anche per **garantire sufficienti materie prime per la produzione dei biocarburanti avanzati**.
- Dare particolare rilievo ai biocarburanti avanzati e, per evitare carenze di disponibilità, è auspicabile almeno un **ampliamento della parte A dell'allegato IX della Direttiva con ulteriori materie prime, evitando di rimuovere quelle già incluse**.
- La linea generale che andrebbe perseguita per guidare la revisione della RED II, in prospettiva 2030, dovrà essere quella di **non escludere alcuna materia prima che rispetti i criteri di sostenibilità da destinare alla produzione di biocarburanti**, anzi sarebbe opportuno favorirne l'ampliamento e l'ulteriore sviluppo.
- Occorre sviluppare a livello europeo **una terminologia e criteri solidi di certificazione per i combustibili rinnovabili e a basse/nulle emissioni di carbonio**, da applicare a tutte le scelte sulla base delle effettive emissioni di GHG. Andrebbero quindi eliminate le liste positive di materie prime utilizzabili e sostituite da **criteri di sostenibilità certi e rigorosi**



- Garantire un **approccio tecnologicamente neutro**, cioè applicare gli stessi criteri di valutazione indipendentemente dalla tecnologia che si pensa di adottare. Per incentivare l'innovazione tecnologica (ad es. biocarburanti avanzati, e-fuel, combustibili sintetici, idrogeno verde, ecc.) devono esserci **meccanismi che consentano alle diverse tecnologie di confrontarsi in un ambiente competitivo e a parità di condizioni**, valutandone la reale efficacia nel raggiungere i target ambientali prefissati senza posizioni pregiudiziali.
- È rilevante confermare anche il **riconoscimento, senza limitazioni, dei combustibili da carbonio riciclato**, cioè derivanti da flussi di rifiuti liquidi o solidi di origine non rinnovabile, ai fini del raggiungimento dei target.
- Sviluppare un mercato per i combustibili a basse emissioni di carbonio stabilendo **segnali di prezzo del carbonio stabili e sufficienti a supportare lo sviluppo di progetti di combustibili alternativi** per il settore dei trasporti. È auspicabile che la Direttiva promuova l'uso di combustibili a basse emissioni di carbonio, come quelli che utilizzano l'idrogeno prodotto in combinazione con la cattura e lo stoccaggio della CO₂.
- Positivo il ricorso a **schemi volontari per dimostrare la sostenibilità** delle scelte e per fornire la certificazione richiesta dalla Direttiva.
- **Eliminare o coordinare l'attuale coesistenza di mandati sovrapposti** sul fornitore di combustibili. Dopo il 2020, infatti, oltre ad avere l'obbligo della RED II sull'utilizzo di energia rinnovabile nel trasporto su strada, esiste anche quello della Direttiva sulla qualità dei *fuels* (FQD) come obbligo di ridurre l'intensità di carbonio dei carburanti utilizzati (articolo 7 bis).

