LEGAMBIENTE

MOVIMENTO DIFESA del Cittadino

TRANSPORT & ENVIRONMENT

La pubblicità dell'*ENIdiesel+* è greenwashing

L'inganno del “green” diesel all'olio di palma

15 gennaio 2020

Oggi, grazie alla conclusione della lunga istruttoria dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, sappiamo che la pubblicità “ENIdiesel+” (“fino a -40% di emissioni gassose”), che ha inondato giornali, televisione e il web dal 2016, è stata “ingannevole”. E' la prima condanna per **greenwashing in Italia**: un prodotto definito come “**green** diesel”, “**bio** diesel”, anche “grazie alla componente **rinnovabile**” non lo era o non poteva vantare le caratteristiche ambientali dichiarate. E per questa ragione il dispositivo dell’AGCM dispone una **sanzione amministrativa di 5 milioni (il massimo previsto dalla legge)**.
Tutto nasce da un articolo pubblicato a gennaio 2019 dalla rivista “La nuova ecologia”, la storica testata di Legambiente, che solleva dubbi sull'affermazione “-40% di emissioni gassose” e rivolge pubblicamente 6 domande ad ENI. La risposta di ENI, conferma sospetti e dubbi, ribaditi sulla rivista e all'origine di una segnalazione per “pratica commerciale scorretta in violazione del Codice del Consumo” all'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato” depositata il 27 febbraio 2019.

Pochi giorni dopo l'Autorità apre il procedimento e nelle settimane successive l'ENI cambia la propria campagna pubblicitaria sia sui giornali che in televisione (rimane sul web e nei distributori sino a novembre). E' la prima indiretta conferma delle nostre ragioni. Dopo ben 3 proroghe richieste da ENI, ogni volta preannunciando documentazione e prove risolutive, l'Autorità ha deciso la chiusura del procedimento per il 22 dicembre, reso pubblico oggi 15 gennaio.
Quali dunque le conclusioni?

- Il "**greendiesel**" di ENI (la componente HVO aggiunta a quasi tutto il gasolio) e il prodotto ENIdiesel+ (15% **biodiesel**) sono associate nella comunicazione pubblicitaria, **confondendo e vantando caratteristiche ambientali "totalmente estranee" ai prodotti**;
- "Appare in particolare **ingannevole** l'utilizzo della denominazione "**Green Diesel**" e delle qualifiche "**green**" e "**rinnovabile**" per la componente HVO del prodotto...". Inoltre "non terrebbe conto dell'**effetto che può avere sulle emissioni complessive di CO_2 il cambiamento indiretto della destinazione dei terreni a causa dell'utilizzo di olio di palma**", come ormai indicato anche dalla direttiva comunitaria (2015/1513 UE);
- "Infine i vanti di riduzione delle emissioni gassose e di riduzione dei consumi contenuti nei messaggi e nelle informazioni in argomento sono estremamente generici nel prospettare "**fino al 40%" di riduzione delle emissioni gassose, del 5% in media delle emissioni di anidride carbonica … non risulterebbe vero sulla base delle risultanze istruttorie o sono basate su calcoli non adeguati a giustificarli**." Non sono dimostrati neppure dalle stesse prove portate da ENI: **non valgono per le auto più nuove**, non valgono per gli inquinanti più significativi per i diesel (es. **ossidi d'azoto**), si dimostrano **lontani dal dichiarato (-40%)** nella gran parte dei casi esaminati;
- "**I messaggi riguardano un gasolio per autotrazione, ovvero un carburante che per sua natura è un prodotto altamente inquinante e che, evidentemente, non può essere considerato "green"**.
- **L'AGCM di conseguenza, determina una sanzione amministrativa per pratica commerciale scorretta, in 5 milioni di euro, "pari al massimo edittale"**. Tra le motivazioni anche l'aumento delle vendite dell'ENIdiesel+ e i premi (fra 10 e 15 milioni di euro) per incentivare i benzinai nella vendita del prodotto "green".

E il consumatore italiano paga l'1% del pieno di benzina e gasolio

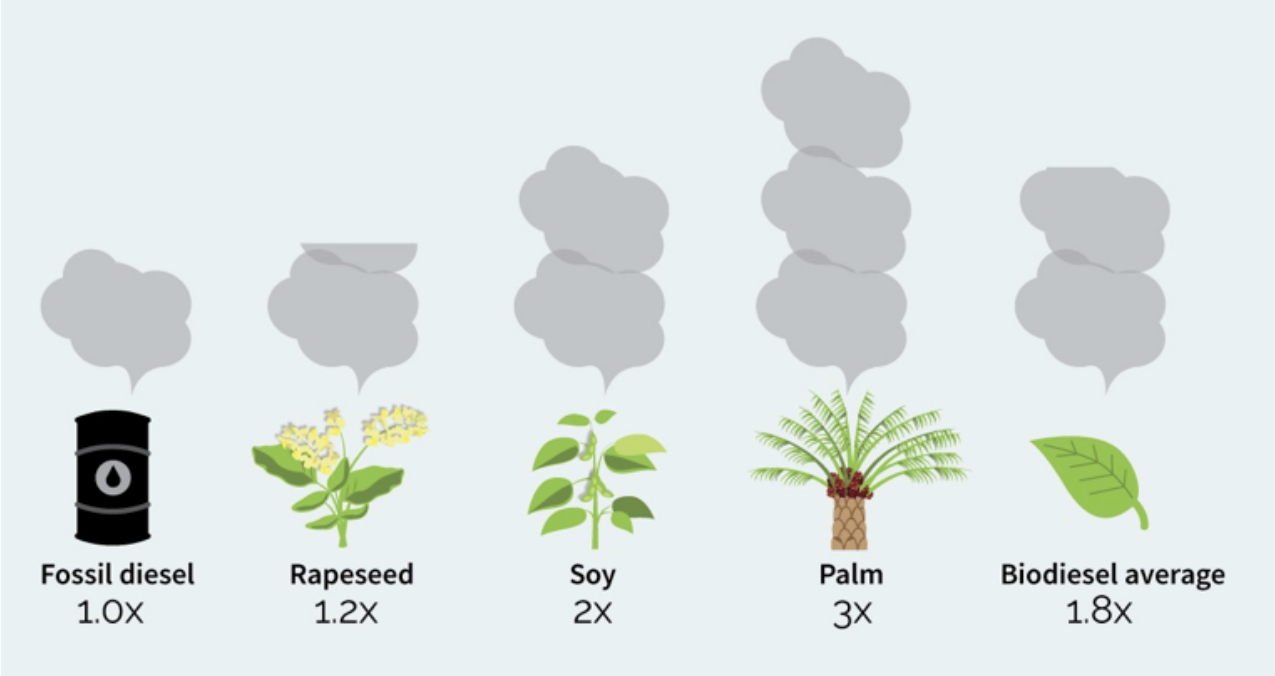
Secondo il GSE, l'ammontare complessivo del costo dell'aggiunta di “bio” carburanti (valore dei certificati “CIC” scambiati moltiplicato per le tonnellate di biocarburante immesso al consumo) nel 2018 è stato pari a 600 milioni di euro. E' sempre il GSE a spiegare chi paga questi 600 milioni: ogni anno, una famiglia che fa mille litri di pieno (benzina o gasolio) spende 16 euro, l’1%.
Poiché secondo la stima GSE l'olio di palma e gli acidi grassi derivanti dal trattamento dello stesso (tutto di importazione indonesiana) consiste almeno nel 40% del consumo complessivo di biocarburante, è ragionevole stimare il costo finale per il consumatore pari ad almeno 240 milioni di euro: tanto versano i consumatori per deforestare il Borneo e Sumatra. Questo è un “sussidio ambientalmente dannoso”, pagato per legge dagli automobilisti italiani; da **oggi non è solo “sussidio dannoso”, è anche un inganno**.

Deforestazione per coltivare palma da olio in Papua 2019 - ©Mighty Earth

Le ragioni ambientali

L'aumento del consumo di olio di palma e di soia è tra le cause primarie di deforestazione, perdita di biodiversità e cambiamento climatico: le coltivazioni sorgono dove una volta c'erano torbiere o foreste umide tropicali: nel Borneo, in Amazzonia e in Africa. Ad affermarlo sono gli atti e gli studi della Commissione Europea (vedi il Regolamento delegato 2055/2019 del 13 marzo 2019 e il Report Globiom).
La distruzione forestale è causa 3di un aumento di CO_2 in atmosfera e per questa ragione la combustione di un litro di olio di palma provoca il triplo delle emissioni di CO_2 del normale gasolio fossile, uno di olio di soia, il doppio. Per coltivare nuovo olio di palma si sottrae il 45% del terreno a foreste vergini, il 9% per la soia.

E' il recente Rapporto IPCC (Climate Change and Land, agosto 2019, redatto dal Panel scienziati ONU sul cambiamento climatico) su clima, desertificazione, degrado del suolo, gestione sostenibile del territorio, sicurezza alimentare e flussi di gas serra negli ecosistemi terrestri, ad affermare definitivamente che ci sono limiti all´uso di coltivazioni a scopo energetico. Come esempio in negativo vengono portati gli studi sull'uso dell'olio di palma e si sottolinea come i sistemi di certificazione delle produzioni (a partire dal 2008) non abbiano ancora dato i risultati sperati. In riferimento[1] alle piantagioni di olio di palma nel Borneo: "Sebbene l'approvvigionamento sostenibile offra presumibilmente un vantaggio di mitigazione, non esistono stime globali del potenziale. Si stima che la sola produzione di olio di palma contribuisca da 0,038 a 0,045 GtC annuo, e l'espansione indonesiana di olio di palma ha contribuito a modificare le emissioni di carbonio fino al 9% nell'utilizzo delle terre tropicali in questo millennio, il vantaggio di mitigazione dell'uso di olio di palma non può quindi essere quantificato."



A causa della distruzione forestale, le emissioni indirette di CO2 (gas critico per il clima) dell'olio di palma, sono triplo del gasolio fossile, ma anche la soia e la colza peggiorano le emissioni (T&E).

Il 2019 è stato un anno terribile per le foreste indonesiane: un recente Report della Banca Mondiale gli incendi boschivi nel corso della stagione secca (giugno-ottobre) sono stati talmente devastanti che hanno provocato da chiusura di scuole, strade, aeroporti ed attività economiche causando un danno diretto di 157 milioni di dollari, mentre oltre 900.000 persone hanno accusato patologie respiratorie. La foresta data alle fiamme per preparare il terreno alle coltivazioni ammonta ad oltre 942.000 ettari, e poiché circa il 44% delle aree bruciate erano all'interno di torbiere, si stima che le emissioni di carbonio degli incendi nel Paese siano quasi il doppio di quelle derivanti degli roghi appiccati in Amazzonia quest'anno. Tra gennaio e novembre 2019, secondo il Centro europeo per le previsioni meteorologiche a medio termine le emissioni di CO_2 avrebbero superato la

[1] Nel Sesto capitolo titolato "Interconnessioni tra desertificazione, degrado del suolo, sicurezza alimentare e flussi di gas a effetto serra: sinergie, compromessi e opzioni di risposta integrata" a pag 58.

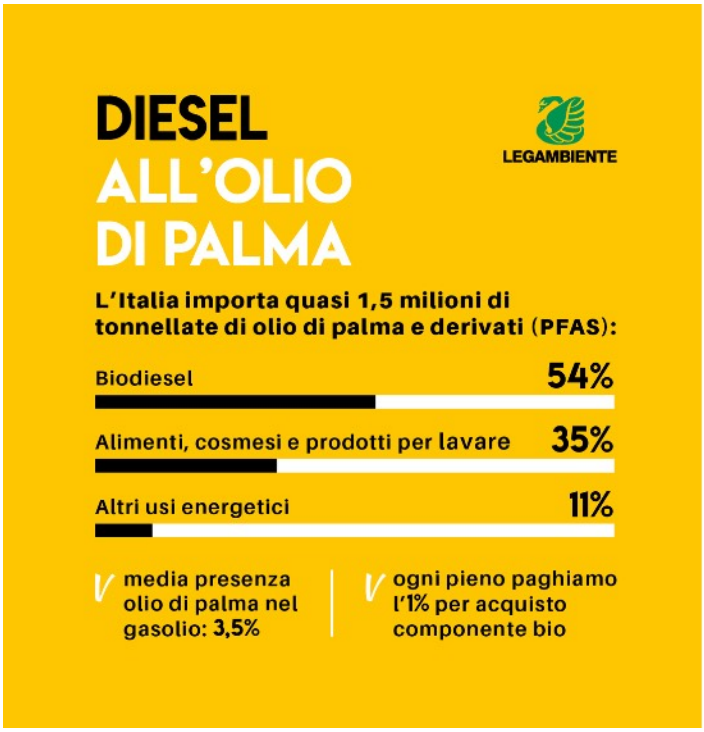
soglia delle 720 megatonnellate, poco meno del doppio delle emissioni italiane.

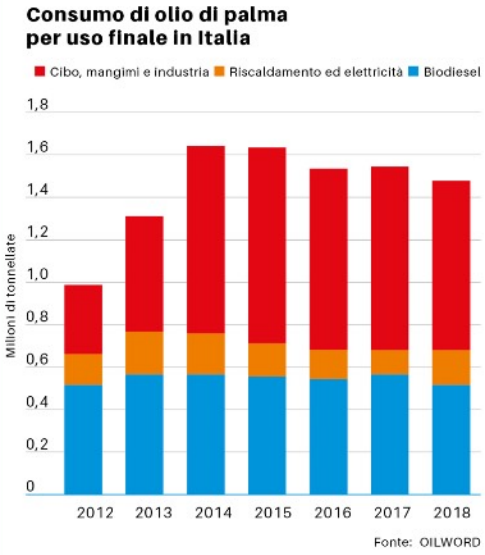
Indonesia, deforestazione e conflitto sociale

Gli incendi sono la diretta conseguenza della decisione di aumentare le esportazioni di olio di palma, previsto con una crescita del 5% all'anno. Un recente dossier di Greenpeace dimostra che gran parte degli incendi si sono verificati nelle aree di concessione di grandi compagnie e società produttrici di olio associate a RSPO (Roundtable for Sustainable Palm Oil), il sistema di certificazione ambientale dell'olio di palma. Il che getta ulteriore discredito sull'efficacia della certificazione sostenuta dai governi. I piccoli produttori lamentano di essere tagliati fuori dai sistemi di certificazione e sono in rivolta, manifestano contro il governo e si scontrano con i guardiani assoldati dalle compagnie.
Attivisti e giornalisti proseguono nella difficile denuncia delle coltivazioni illegali, dei sistemi di canalizzazione che portano all'essiccazione delle torbiere e delle foreste umide, delle comunità indigene e della scomparsa della biodiversità (orango, tigre, rinoceronte). **Da ottobre sono stati uccisi tre giornalisti e attivisti** indonesiani che lottavano contro le piantagioni illegali, e questa volta, anche grazie alla denuncia internazionale, la polizia è riuscita a risalire ad alcuni esecutori e mandanti: il "prezzo" di una esecuzione a colpi di macete è 1.500 dollari. Il "prezzo" giornaliero di un piromane neanche un dollaro. Il numero di casi segnalati di violenza contro i giornalisti è salito a 64 nel 2018 da 60 nel 2017, secondo l'Alleanza dei giornalisti indipendenti (AJI). Il gruppo afferma che i principali autori di abusi contro i giornalisti sono le aziende e lo stato. Ci sono stati anche 171 casi registrati di violenza contro attivisti in Indonesia tra il 2010 e il 2018, secondo l'Indonesian Human Protection Foundation (YPII), con la maggior parte degli attivisti ambientali delle vittime.

Il consumo nazionale: dai biscotti al serbatoio

Quelle sopra riportate sono affermazioni rilevanti perché l'Italia ha importato nel 2018 **1,5 milioni di tonnellate di olio di palma e sottoprodotti** derivati dalla lavorazione degli stessi, il 54% dei quali per la trasformazione in biocarburante (+11% combustibile), prevalentemente di origine indonesiana e, in misura minore, malese, i due principali produttori mondiali. Entrambi i Paesi hanno perso, in questo millennio, oltre 33 milioni di ettari di superficie forestata: un **territorio grande quanto Italia e Svizzera** considerati insieme!
Gran parte delle 800 mila tonnellate di olio di palma e derivati usati per la produzione di biocarburanti, vengono miscelati e raffinati nelle due principali bioraffinerie italiane ENI di Porto Marghera e di Gela ed in parte esportate, prevalentemente in Spagna. L'Italia a sua volta importa carburanti (Total, Shell, ecc.) con già miscelati una quota di olio di palma.





E qual è il consumo nazionale? Secondo quanto afferma il Rapporto Statistico 2018 pubblicato il 30 dicembre 2019 dal GSE, soggetto delegato al monitoraggio ufficiale delle fonti energetiche, si tratterebbe di 501 mila tonnellate (dati 2018) di olio di palma e di derivanti dalla produzione di olio di palma (PFAD e POME) di importazione indonesiana, il 36% dei biocarburanti immessi al consumo in Italia dai diversi distributori. L'olio di palma malese, 48 mila tonnellate e 3,4% dei biocarburanti. L'olio di soia 5 mila tonnellate e 0,4% dei biocarburanti. Totale: **almeno 550 mila tonnellate di biocarburante peggiore del male (gasolio fossile) bruciato nei motori** nazionali, in crescita del 15% sul 2017. E nel 2019 temiamo nuova crescita, in considerazione dell'entrata in funzione della bioraffineria di Gela.
L'olio di soia compare, anche nel citato Regolamento europeo delegato 2055/2019 del 13 marzo 2019 come seconda causa di deforestazione: "solo" il 9% delle nuove coltivazioni di soia sono state causa di nuova deforestazione, contro il 45% dell'olio di palma. Quindi l'olio di soia non è considerato, per ora, a particolare rischio. Per ora quindi la direttiva europea prevede solo per l'olio

di palma il progressivo abbandono, la stabilizzazione dei consumi e la lenta diminuzione dal 2019 in poi. Ma c'è chi ha già deciso di iniziare prima. **Legambiente ha proposto al governo italiano di abbandonare i sussidi di legge all'olio di palma entro la fine 2020: già 57 mila firme alla petizione su Change.org/unpienodipalle** .

In Francia

Nel dicembre 2018, il Parlamento francese ha rimosso gli incentivi fiscali per i biocarburanti di olio di palma a partire dal 2020, come parte della sua Finanziaria 2019. La compagnia petrolifera Total ha contestato la misura ricorrendo alla Corte costituzionale francese che però nell'ottobre 2019 ha stabilito che la misura era conforme alla legge francese e giustificata “in considerazione dell'interesse generale a proteggere l'ambiente”. La sentenza si riferiva alla forte crescita della produzione di olio di palma e al conseguente aumento della terra utilizzata per la sua produzione in tutto il mondo, portando alla deforestazione e all'essiccazione delle torbiere. Soluzione di compromesso, per il 2020 sarà consentito a Total l'uso dei PFAD, considerato sottoprodotto.

In Norvegia

Il Parlamento norvegese, nell'ottobre 2018, ha deciso di non incentivare più l'olio di palma a partire dal 2020. Nel 2018 il consumo in Norvegia di oli alimentari usati per i trasporti aveva raggiunto il massimo storico e nell'ambito di misure volte a ridurre il l’impiego di combustibili fossili, il Parlamento norvegese ha chiesto al governo “di formulare una proposta completa per misure e tasse nella politica dei biocarburanti al fine di escludere quelli con un alto rischio di deforestazione”. Così il Paese del Nord si è posto in prima linea per fermare la devastazione dei grandi polmoni verdi della terra e della ricchissima biodiversità locale ad essi vitalmente legata.

Se l’Italia interrompesse i sussidi all’olio di palma e derivati

Se cambiasse la legge e non si sussidiasse più olio di palma, di soia e derivati, crollerebbe il 40% del consumo di biocarburanti, in parte prodotta anche da altri Paesi europei, pari a circa 500 mila

tonnellate di olii. Ma l'uso di matrici di scarto, come ad esempio gli olii vegetali di cucina usati, di lavorazione italiana sono cresciuti, tra il 2017 e il 2018, come dichiarato da ENI a Legambiente, da 13 mila a 40 mila tonnellate: la potenzialità teorica di recupero, sostiene il consorzio CONOE, potrebbe essere pari a 280 mila tonnellate. Altri olii e grassi di scarto, materie prime coltivate (si stanno sperimentando alghe), prenderebbero il posto. Ma è probabile che il biodiesel non costituirà più nel prossimo futuro la maggior parte dei biocarburanti come oggi (89,2% secondo GSE del 2017).
La nuova bioraffineria di Gela, che insieme a Porto Marghera, si caratterizzano come i principali poli di produzione biodiesel italiani. Entrambe gli impianti produttivi si sono organizzati (stoccaggi e lavorazioni) per produrre gran parte del biodiesel da olio di palma e derivati (PFAD). Ma la Valutazione d'Impatto Ambientale dell'impianto di Gela, entrato in produzione dall'inizio del 2019, già prevedeva (dando 8 mesi di tempo dall'autorizzazione) di dimensionare a 400 mila tonnellate/anno la capacità di trattamento da grassi animali e oli vegetali esausti da cucina. Seppure in ritardo, non può esserci dubbio che si possa ridimensionare il trattamento di olio da palma e derivati entro la fine 2020. Non basta: l'ENI, prevedendo la fine degli incentivi europei all'olio di palma e derivati, ha già annunciato (30 gennaio 2019) un importante accordo commerciale con la società Pertamina, seconda società petrolifera indonesiana, per l'esportazione di olio vegetale idrotrattato: trattiamo olio di palma e derivati indonesiani per esportare biodiesel, in attesa di trasferimento tecnologico in una bioraffineria locale. Senza distruggere altre foreste? Speriamo, ma ne dubitiamo, purtroppo.

Non mancano alternative

La componente rinnovabile nel consumo elettrico nazionale è stata nel 2018 pari al 38% (GSE). La mobilità elettrica ha già un importante ruolo nel trasporto ferroviario (passeggeri e merci) e nelle aree metropolitane, anche grazie a metropolitane, tram e ai nuovi autobus elettrici, al ruolo sempre maggiore della mobilità elettrica leggera e alla sharing mobilità che utilizza veicoli, anche city car, elettriche. La mobilità elettrica è la principale e più realistica alternativa rinnovabile e a “zero emissioni”.
Inoltre per norma europea è biocarburante “avanzato” quello che non sottrae terra e produzione agricola agli alimenti e deriva da scarti o rifiuti: e biocarburanti avanzati possono essere sia il biometano che il bioetanolo anche per autotrazione, tutti di produzione nazionale e ben integrabili con le filiere agricole nazionali.