Roma, 30 ottobre 2025

Alla cortese attenzione delle

Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività produttive)

Palazzo Montecitorio – Piazza di Montecitorio

00186 – Roma

Oggetto: MAIRE S.p.A. – Memoria scritta nell'ambito del ciclo di audizioni relative allo schema di Decreto legislativo di attuazione della Direttiva (UE) 2023/2413 sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili (RED III) (Atto n. 324)

Illustri Commissari,

con la presente, il Gruppo MAIRE, multinazionale italiana *leader* nel settore dell'ingegneria chimica e dell'energia, intende contribuire al dialogo attualmente intercorrente fra le istituzioni nazionali in merito all'attuazione della Direttiva (UE) 2023/2413, c.d. 'RED III', con la quale l'Unione Europea ha rimarcato, da ultimo, l'importanza delle energie rinnovabili e la condivisa volontà di ampliarne il più possibile la diffusione.

Il Gruppo MAIRE costituisce una voce autorevole nel settore, in quanto proprietaria di un ampio *portfolio* di tecnologie all'avanguardia che favoriscono la transizione energetica. Particolarmente incisive, in tal senso, le tecnologie proprietarie della controllata **NextChem S.p.A.**, che si basano su processi di conversione chimica di materiali ad alto contenuto carbonico per la produzione di carburanti a basse emissioni di carbonio, materiali di seconda generazione ad alto valore aggiunto. Nel contesto del presente contributo, si segnala in particolare **NX Circular™**, una tecnologia di ***Waste-to-Chemicals*** ('WtC') che, a partire da rifiuti non altrimenti riciclabili e attualmente inceneriti o conferiti in discarica, consente di ottenere sostanze chimiche ad alto valore aggiunto, biocarburanti avanzati, carburanti da carbonio riciclato ('RCF'), ed eventualmente carburanti rinnovabili di origine non biologica ('RFNBO'), laddove la tecnologia sia coadiuvata da elettrolizzatori.

Tale il suo ruolo nel tessuto economico e imprenditoriale nazionale, la Società ritiene auspicabile l'introduzione nello schema di decreto legislativo di una disciplina relativa agli obiettivi di utilizzo di idrogeno RFNBO nei settori industriali e di una modifica relativa all'art. 39 del D.Lgs. 199/2021 che, pur se previste dalla normativa europea, non compaiono nel testo pervenuto a codesta Illustrissima Commissione e sono invece di fondamentale importanza per il futuro sviluppo del mercato delle energie rinnovabili e per la competitività del Paese, come anche delineato inizialmente dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

A tal proposito, il Gruppo MAIRE auspica che siano mantenuti i proposti obiettivi in materia di biocarburanti avanzati e carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), nei trasporti come nell'industria, e auspica un recepimento dei moltiplicatori coerente con la normativa europea, che valorizzi sia l'utilizzo in

modo diretto nei trasporti che come prodotti intermedi. Nondimeno, si ritiene essenziale, in osservanza del principio di neutralità tecnologica, una maggiore valorizzazione dei carburanti da carbonio riciclato (RCF), che persino nel testo originario di recepimento avevano ricevuto un'attenzione assai limitata.
Infine, il Gruppo sostiene caldamente la previsione di misure di supporto economico al settore dei carburanti sostenibili, l'aumento delle sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi di immissione in consumo e la previsione di obblighi specifici per il settore marittimo.

* * *

Di seguito, si illustrano con maggiori dettagli gli elementi di cui si incoraggia l'introduzione nel Decreto legislativo in esame:

1. Target biocarburanti e RFNBO

Si **incoraggia** il mantenimento degli obiettivi dell'8% di biocarburanti avanzati ed RFNBO al 2030, in osservanza della traiettoria tracciata dal PNIEC, che punta al conseguimento di un target superiore al 10%.
Si **evidenzia**, inoltre, l'importanza di garantire il recepimento del target minimo dell'1% di RFNBO nell'ambito della percentuale congiunta dell'8% (per biocarburanti avanzati ed RFNBO), vincolante in quanto previsto dall'articolo 25, par. 1 lettera b) della Direttiva.
Ugualmente rilevante risulta il recepimento degli obiettivi di utilizzo di idrogeno RFNBO nei settori industriali, secondo le percentuali fissate dall'articolo 22-*bis*, par. 1, alinea n. 5 della Direttiva (42% dell'idrogeno utilizzato nel settore entro il 2030 e 60% entro il 2035).
Dalle scelte effettuate in sede di PNRR e PNIEC, infatti, l'Italia ha deciso di investire, in termini normativi e di incentivazione, sulla produzione di idrogeno verde, e gli RFNBO rappresentano uno dei possibili modi per valorizzare questa scelta. È fondamentale, quindi, mantenere gli obiettivi descritti nel testo del Decreto, in quanto, proprio in quei settori in cui si presentano fallimenti di mercato, come lo sono la presenza di barriere strutturali (carente capacità impiantistica, esigenza di infrastrutture di stoccaggio e trasporto), la presenza di vincoli normativi può rappresentare un correttivo.
Si richiama, inoltre, l'attenzione sull'importanza di garantire il recepimento anche dei fattori di moltiplicazione riferiti agli RFNBO, sia utilizzati in modo diretto nei trasporti che come prodotti intermedi, al fine di riconoscere un adeguato sostegno normativo a questa tipologia di carburanti e renderli adeguatamente competitivi sul mercato.

2. Target carburanti da carbonio riciclato ('RCF') e biocarburanti

Con riferimento ai carburanti da carbonio riciclato, occorre in premessa ricordare che gli ambiziosi obiettivi nel settore dei trasporti rendono necessario uno sforzo congiunto di differenti tipologie di carburanti sostenibili, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica. Quest'ultimo induce ad attribuire autonomo rilievo a ciascuna tipologia di carburanti, salvo eventuali specifiche motivazioni legate a peculiarità emergenti a livello statale. Nel caso dell'Italia, sono proprio i carburanti da carbonio riciclato ad offrire le maggiori potenzialità di sviluppo, perché, oltre a contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione nel settore dei trasporti, permettono la valorizzazione dei rifiuti (urbani o industriali) indifferenziati e non altrimenti riciclabili, attualmente gestiti in maniera non sostenibile (mediante conferimento in discarica o incenerimento), causa di annosi problemi e procedure di infrazione. Le tecnologie proposte dal Gruppo MAIRE valorizzano queste tipologie di rifiuti, che vengono sottoposti a processi di *Waste-to-Chemicals* e

trasformati in carburanti da carbonio riciclato, garantendo una gestione più efficiente e più rispettosa della gerarchia dei rifiuti.
Si consideri, inoltre, che ai sensi del D.Lgs. 121/2020 dal 2035 il conferimento in discarica subirà ulteriori restrizioni in ragione del tetto massimo di conferimenti ammessi del 10%. Questo tipo di carburanti, pertanto, potrebbe rivestire un ruolo cruciale in Italia, colmando contestualmente la carenza impiantistica che da anni costituisce il punto debole nel mercato del trattamento dei rifiuti non differenziati.
Alla luce di quanto detto, e pur condividendo l'iniziale scelta di valorizzare l'idrogeno biogenico, si ritiene che i **carburanti da carbonio riciclato meritino maggiore e autonoma attenzione** all'interno del decreto di recepimento. Nella prima versione delineata, RCF, idrogeno biogenico e RFNBO sono stati presi in considerazione congiuntamente, ai fini della definizione di un unico sotto-target dell'1%.

In ultimo, si condivide la scelta di **innalzare al 5% il tetto per i biocarburanti** prodotti dalle materie prime di cui all'Allegato VIII, parte B, del D.Lgs 199/2021. Invero, l'Italia ha consistente disponibilità di alcune delle materie menzionate nell'elenco (come UCO e grassi animali) ed ha implementato una efficace rete di raccolta e trattamento sul territorio nazionale. Si auspica pertanto che la disposizione sia nuovamente introdotta nel testo di recepimento.

3. Incentivi e sanzioni

Partendo dal medesimo presupposto di valorizzazione della neutralità tecnologica, si **incoraggia** l'introduzione di meccanismi d'incentivazione a valere sui proventi annui delle aste delle quote di emissione di CO2 destinati ai progetti energetico ambientali. Inoltre, si **suggerisce** di non limitare la riconversione delle raffinerie tradizionali alla sola produzione di biocarburanti, sostenendo altresì il *co-processing* di materia fossile e biogenica risultante in RCF o carburanti a basse emissioni di carbonio.
Si **incoraggia**, altresì, la previsione di obblighi di immissione in consumo differenziati per il settore marittimo.
Si **sostiene**, infine, l'aumento delle sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi di fornitura attraverso il meccanismo dei certificati di immissione in consumo.

* * *

Ringraziando per l'attenzione concessa, rivolgiamo i nostri più cordiali saluti.

Annalisa Del Pia
Head of Group Institutional and International Relations & Client Assistance