

Gentili Onorevoli,

A nome di Transport & Environment, la federazione europea indipendente che si impegna per promuovere la decarbonizzazione del settore dei trasporti, desideriamo ringraziare dell'opportunità di poter essere auditi e fornire una nostra analisi di questo Decreto che ha come obiettivi primari la Sicurezza energetica e la promozione delle fonti rinnovabili di energia. Il provvedimento in oggetto non affronta in modo significativo il tema di cui prevalentemente si occupa l'organizzazione, vale a dire i trasporti e l'utilizzo di energie (rinnovabili) nei trasporti.

Tuttavia vogliamo dare il nostro contributo sull'articolo 5 che reca *misure per il contributo alla flessibilità del sistema elettrico da parte degli impianti non abilitati alimentati da bioliquidi sostenibili*.

I biocarburanti sono diventati un asset strategico per il Governo, come testimonia l'[adesione alla Global Biofuel Alliance](#); è a queste fonti che l'Italia guarda per realizzare una strategia di sicurezza ed indipendenza energetica, nonché di decarbonizzazione. Transport & Environment si è occupata per anni di queste fonti e in particolar modo nell'ultimo periodo - nel contesto della revisione del PNIEC. La revisione del Piano richiede al nostro Paese di aggiornare la propria strategia energetica per rispondere a obiettivi climatici più ambiziosi da un lato e per ridurre la dipendenza dalle fonti fossili nella generazione elettrica e negli usi finali dall'altro. Questo avviene peraltro in un contesto - quello del conflitto russo-ucraino - che ha reso ancor più evidenti le fragilità energetiche del sistema paese.

L'[analisi del PNIEC italiano](#), elaborata da T&E in questi mesi e pubblicata proprio la scorsa settimana, evidenzia (soprattutto in riferimento al settore trasporti) come le misure proposte siano insufficienti nel conseguire una riduzione di almeno il -43,7% delle emissioni dei settori non-ETS come previsto dalla normativa UE, con un "buco" di circa il 23 MtCO₂eq (o il 12%). La stessa Commissione Europea, che ha fornito giusto poche ore fa il proprio [feedback al piano italiano](#), conferma che con le misure previste non verranno raggiunti gli obiettivi fissati.

Nel PNIEC, infatti è proprio il ruolo preponderante dei biocarburanti nel settore dei trasporti a rendere irraggiungibili gli obiettivi; sono infatti "troppi" (ovvero se ne prevede un impiego troppo ampio per garantire che siano realmente sostenibili) e usati nei settori sbagliati, ovvero quelli per cui esistono soluzioni tecnologiche migliori, più mature, efficienti ed economiche per decarbonizzare. I biocarburanti presentano molte criticità e sebbene vengano promossi come una soluzione capace di far perseguire al Paese una strategia di "indipendenza energetica", le nostre analisi dimostrano il contrario.

L'articolo 5 infatti permette di utilizzare impianti a bioliquidi per fare flessibilità sul sistema elettrico, ma vogliamo ricordare che nel 2021 ([i più recenti dati GSE disponibili](#)) il 67% dei bioliquidi - circa 600

mila tonnellate su un totale di poco meno di 900 mila - erano a base di olio di palma, tutto di origine Malese e Indonesiana. Questo non solo rende evidente come tale strategia non renda l'Italia energeticamente indipendente, ma, ancor più, evidenzia come essa poggi sulla deforestazione in Paesi come Indonesia e Malesia che ospitano foreste tropicali e pozzi di assorbimento di CO2 del pianeta, con emissioni indirette che portano il loro profilo emissivo oltre quello dei fossili che dovrebbero sostituire. Allo stesso modo per i biocarburanti dobbiamo sottolineare che il contributo di materie prime di origine nazionale è marginale - appena il 6% - con il restante 94% delle materie prime per la produzione di biocarburanti che è d'importazione.

L'Italia pianifica di poggiare la sua strategia energetica su due principali categorie di biocarburanti: quelli a base di palma (olio di palma, POME, PFAD) che - come già richiamato - hanno un forte legame con la deforestazione e per cui l'Italia è terzo consumatore europeo, e i biocarburanti avanzati ricavati prevalentemente da oli di cucina usati e da grassi animali. Tuttavia, il problema degli UCO (Used Cooking Oil) è che l'Europa non è lontanamente in grado di raccogliere sufficienti volumi di oli esausti per soddisfare la sua domanda di trasporto. Infatti, secondo l'[analisi elaborata da T&E](#), l'80% dell'UCO viene importato, principalmente da paesi Asiatici, con la Cina che - da sola - rappresenta il 60% delle importazioni UE. La dipendenza dagli import cinesi è ancora più spiccata per l'Italia, dove circa tre quarti (74%) degli oli esausti impiegati per la produzione di biofuels proviene da Pechino. Poiché in UE mancano controlli e monitoraggi efficaci, è molto difficile garantire che oli vergini come quello di palma non vengano etichettati come oli esausti per poter beneficiare di doppi incentivi. Questo aumenta notevolmente il rischio di frodi, come già fatto notare da alcuni Stati Membri alla Commissione UE, che si è attivata con un'indagine per capire la sussistenza del fatto.

In tal senso, è proprio della scorsa settimana, la pubblicazione da parte della Corte dei Conti Europea di una [relazione](#) sui biocarburanti, che ne evidenziando i limiti strutturali, ovvero:

- I vantaggi ambientali dei biocarburanti sono sopravvalutati
- Le materie prime per la loro produzione sono limitate a causa della concorrenza (anche della filiera alimentare) e ha come conseguenza la dipendenza dalle importazioni
- Sono insostenibili economicamente: sono infatti più costosi delle quote di emissione

La Corte dei Conti UE ha anche criticato l'uso del doppio conteggio (leggasi doppi incentivi) per i biocarburanti avanzati e afferma che la Commissione deve classificare meglio le materie prime per fornire chiarezza agli Stati membri e stabilità all'industria, onde evitare frodi nel settore.

Nonostante queste fonti energetiche siano nella maggior parte dei casi d'importazione - non permettendo dunque di perseguire una strategia di indipendenza energetica -, sono anche *non scalabili*, ovvero insufficienti a soddisfare i futuri consumi energetici: tanto del settore elettrico, tanto quello dei trasporti. Infatti, oggi i bioliquidi coprono il 3,5% della produzione da rinnovabili del settore elettrico (4,1 TWh su 116 TWh) e soddisfano appena l'1,2% dei consumi elettrici (329 TWh) del settore;

mentre i biocarburanti riescono a coprire circa il 4% dei consumi energetici dei trasporti (ossia 1,5 ktep su 35,5 ktep).

Sebbene l'articolo 5 di questo decreto parli di flessibilità del sistema elettrico, reputiamo fondamentale portare alla vostra attenzione delle Commissioni riunite i limiti strutturali che caratterizzano i biofuels - visto il ruolo di asset strategico che stanno assumendo per il Paese - affinché possiate valutare e definire con maggior chiarezza il loro futuro ruolo nella strategia energetica del Paese. Come T&E, noi chiediamo che la strategia del Governo si poggi sempre meno su di essi e solo sulle poche quantità realmente sostenibili, tanto nel settore elettrico dove la generazione dovrebbe avvenire sempre meno da termoelettrico e sempre più su impianti di rinnovabili da eolico e solare, sia nei trasporti, dove la mobilità elettrica è una tecnologia più efficiente. Queste soluzioni sono quelle che permettono un reale affrancamento dall'uso e dalle importazioni di fonti fossili, dunque una reale strategia di indipendenza e sicurezza energetica.

Prima di andare a chiudere l'intervento, vorremo cogliere l'occasione per sottolineare quella che, a nostro avviso, è una distorsione di mercato di rinnovabili nel settore dei trasporti a favore dei biofuels. Oggi infatti, il meccanismo incentivante dei [Certificati di Immissione al Consumo](#) - creato per favorire l'uso di rinnovabili nei trasporti - è rivolto esclusivamente alla miscelazione di biocarburanti, tagliando fuori la componente rinnovabile dell'elettricità ricaricata dai veicoli elettrici. La correzione di questa misura distorsiva è prevista dalla [recente revisione della Direttiva UE sulla promozione di Energie Rinnovabili](#) che - all'articolo 25, comma 4 - chiede agli Stati Membri l'introduzione obbligatoria di un meccanismo di credito per tutte le fonti, inclusa l'elettricità rinnovabile, superando di fatto la sola miscelazione. Sebbene il naturale iter di recepimento di tale norma è previsto entro il Maggio 2025, reputiamo che l'Italia abbia solo da guadagnare nel adottare tempestivamente questo meccanismo: giocherebbe infatti un ruolo fondamentale di stimolo alla produzione e al consumo di rinnovabili nel settore trasporti, dunque di stimolo all'adozione della mobilità elettrica: l'unica soluzione capace di ridurre il consumo primario di energia nel settore. In particolar modo, tale meccanismo ha provato la sua utilità nell'accelerare lo sviluppo di una rete di ricarica pubblica a costo zero per le casse dello stato, come dimostrano i casi studio degli altri Stati Membri UE (Olanda, Germania, Francia e Austria).

Ringraziando della attenzione riservatoci, rimaniamo a disposizione per eventuali domande.

Roma, 18 Dicembre 2023

Per maggiori dettagli:

Carlo Tritto

Policy Officer, Transport & Environment Italia

carlo.tritto@transportenvironment.org

Relazione illustrativa dell'introduzione di un meccanismo di credito per la componente rinnovabile dell'elettricità ricaricata dai veicoli.

La transizione energetica, che vede l'Italia impegnata al pari degli altri Stati Membri, in virtù degli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione, è particolarmente sfidante nel settore trasporti. Questo settore è quello nel quale, a oggi, si sono ottenuti i risultati minori in termini di riduzione delle emissioni di gas serra.

La proposta che segue mira ad anticipare una norma già contenuta nella RED III e già sperimentata con successo in altri Paesi europei, come pure in California già dal 2011: prevede di riconoscere un meccanismo di incentivo anche all'elettricità rinnovabile usata per il trasporto su strada, al pari di altre fonti rinnovabili già oggi incentivate. Ciò consentirà - a costo zero per lo Stato - una maggiore diffusione dell'infrastruttura di ricarica e benefici economici per consumatori e aziende che vorranno decarbonizzare le loro flotte adottando veicoli elettrici.

La [Direttiva \(UE\) 2023/2413 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, che modifica la direttiva \(UE\) 2018/2001, il regolamento \(UE\) 2018/1999 e la direttiva n. 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva \(UE\) 2015/652 del Consiglio](#) è stata pubblicata in Gazzetta il 18 Ottobre 2023.

L'obiettivo di questa norma è quello di allineare gli obiettivi del Green Deal Europeo - vale a dire le zero emissioni nette al 2050 - con gli obiettivi al 2030, fissando dunque target più ambiziosi rispetto alla precedente versione della Direttiva. Nello specifico, la norma fissa obiettivi di penetrazione di energia da fonti rinnovabili, al 2030, per i più importanti settori dell'economia, come sintetizzato nell'infografica in appendice.

Con particolare riferimento al settore dei trasporti, l'articolo 25 fissa obiettivi e sotto-obiettivi per i differenti vettori energetici. Al comma 4 si prevede l'introduzione di un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile nei trasporti, obbligatorio per la ricarica pubblica e facoltativo per quella privata.

"4. Gli Stati membri istituiscono un meccanismo che consente ai fornitori di combustibili nel loro territorio di scambiare crediti per la fornitura di energia rinnovabile al settore dei trasporti. Gli operatori economici che forniscono energia elettrica da fonti rinnovabili ai veicoli elettrici tramite punti di ricarica pubblici ricevono crediti, a prescindere dal fatto che siano soggetti all'obbligo previsto dagli Stati membri per i fornitori di combustibili, e possono vendere tali crediti ai fornitori di combustibili che devono essere autorizzati a usarli al fine di soddisfare l'obbligo di cui al paragrafo 1, primo comma. Gli Stati membri possono includere i punti di ricarica privati in tale meccanismo, a condizione che sia possibile dimostrare che l'energia elettrica da fonti rinnovabili fornita a tali punti di ricarica è fornita esclusivamente ai veicoli elettrici."

L'introduzione di un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile caricata nei veicoli elettrici, e dunque immessa in consumo nei trasporti, sottolinea l'importanza che le istituzioni europee

attribuiscono all'elettrificazione dei consumi finali. La mobilità elettrica mostra un fattore di efficienza superiore alle altre tecnologie e ciò la rende la soluzione più efficace per ridurre i consumi energetici primari, ancor oggi largamente soddisfatti dalle fonti fossili.

La norma, che dovrà essere recepita con la RED III, consentirà ai Charge Point Operators (CPO) - e ai possessori di EV, nel caso di estensione del meccanismo alla ricarica privata - di generare e scambiare crediti per la componente rinnovabile dell'elettricità immessa in consumo nei trasporti, come avviene oggi per i biocarburanti e i low-carbon fuels. Si tratterà pertanto di ampliare all'*elettrone verde* quanto già ora previsto per altre fonti rinnovabili.

L'introduzione di un tale meccanismo per l'elettricità rinnovabile amplia il ventaglio di opzioni di conformità incentivate per i soggetti obbligati (ossia i distributori di carburanti) e, contestualmente, fornisce uno stimolo economico ai CPO, permettendo di rendere più favorevole il *business case* della messa in posa di colonnine di ricarica. Concretamente questo si traduce in una riduzione dei tempi di ritorno sull'investimento delle infrastrutture (nel caso olandese, un dimezzamento dei tempi), inducendo tali soggetti economici ad una infrastrutturazione del territorio nazionale più capillare.

Un aspetto positivo - dal punto finanziario - è rappresentato dal fatto che i costi di tale misura non graveranno sui bilanci statali, bensì sui soggetti obbligati che dovranno raggiungere gli obiettivi fissati dalla Direttiva. L'introduzione di un tale meccanismo rappresenterà dunque una misura a costo zero per lo Stato e determinerà una crescita delle rinnovabili nel settore trasporti, lasciando che i costi siano sostenuti dai soggetti maggiormente responsabili delle emissioni.

Transport & Environment raccomanda l'adozione anticipata di questa norma, quindi l'istituzione immediata di un sistema di meccanismi di credito per l'elettricità rinnovabile nei trasporti.

Recepire anzitempo a livello nazionale questo meccanismo (e non entro maggio 2025, come da naturale iter della Direttiva) è utile e urgente per mettere il Paese nelle condizioni di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione cui ha prestato impegno a livello europeo.

Infine, in virtù del ruolo preponderante¹ che la ricarica privata giocherà in futuro, **Transport & Environment raccomanda l'estensione dell'ambito di applicazione di questo strumento alla ricarica privata.** Tale estensione sarà importante per abbassare i costi della transizione per i consumatori - garantendo maggiore convenienza nella ricarica dei veicoli - e lo sarà parimenti gli operatori della logistica, per cui la ricarica in deposito rappresenterà l'opzione più efficiente ed economica per la gestione dei consumi energetici della flotta.

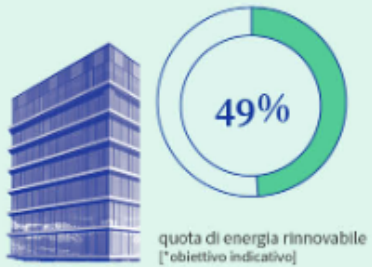
¹ [Revised Energy Performance of Buildings Directive \(EPBD\)](#), AVERE [ChargeUp Europe calls for more ambitious e-mobility requirements under the EPBD](#), ChargeUp

Appendice

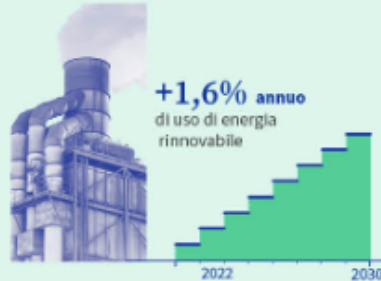
I progressi previsti nei vari settori

Finora la diffusione delle rinnovabili nei vari settori economici è stata disomogenea. La nuova direttiva punta a introdurre nuove misure e nuovi **sotto-obiettivi specifici per settore** a livello di UE per il 2030.

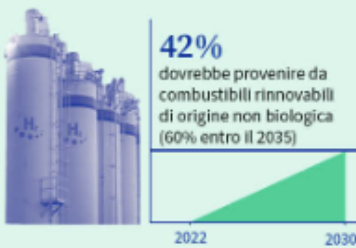
Edifici



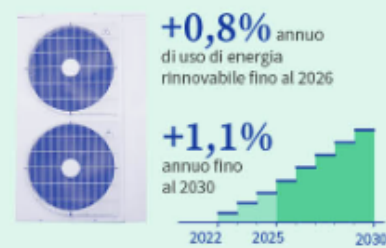
Industria



Idrogeno nell'industria



Riscaldamento e raffreddamento



Trasporti

