**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/2413 che modifica la direttiva (UE) 2018/2001, il regolamento (UE) 2018/1999 e la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652**

**(Atto del Governo n. 324)**

Contributo di Assopetroli-Assoenergia e Assogasmetano

Camera dei Deputati, Commissioni VIII e X

## Assopetroli-Assoenergia e Assogasmetano: chi siamo

**Assopetroli-Assoenergia** è l'associazione aderente a Confcommercio-Imprese per l'Italia e a UPEI, che dal 1949 rappresenta le PMI italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le aziende associate sono presenti sia sul canale "rete" (ovvero gli impianti di distribuzione stradali), sia su quello "extrarete", che definisce in via residuale tutto ciò che esula dalla distribuzione stradale (ovvero forniture destinate a: pubblica amministrazione, industria, autotrasporto, agricoltura, marina, aviazione, etc).
Complessivamente stimiamo che alle aziende associate possa ricondursi la proprietà di circa il 60% della rete distributiva stradale italiana (composta in totale da circa 22.000 punti vendita) mentre, per il comparto extrarete, stimiamo che almeno il 60% dei carburanti distribuiti all'ingrosso siano commercializzati dalle PMI associate.

**Assogasmetano** è l'associazione, costituita nel 2008, che raggruppa le aziende che operano in Italia nella distribuzione di metano, biometano e GNL per autotrazione, nonché nel trasporto extra rete del gas naturale a mezzo autocisterne e carri bombolai. L'Associazione rappresenta inoltre gli interessi delle autofficine specializzate nella gestione tecnica dei veicoli alimentati a gas naturale.

## Premessa

L'audizione odierna è volta a fornire osservazioni sullo Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva (UE) 2023/2413, che interviene sul quadro normativo in materia di promozione dell'energia da fonti rinnovabili, in particolare nel settore dei trasporti.

Il provvedimento rappresenta un tassello centrale per l'allineamento dell'Italia agli obiettivi europei di decarbonizzazione, ma al contempo solleva alcune questioni critiche di ordine tecnico e applicativo che meritano particolare attenzione.

## Reintroduzione delle disposizioni relative al settore dei trasporti: un elemento imprescindibile

**Assogasmetano**
**Via Alberelli, 1/C, 40132, Bologna**
**tel. (+39) 051 6414951**
**e-mail: info@assogasmetano.it**
**web: www.assogasmetano.it**
**C.F. 91299490374**

**Assopetroli-Assoenergia**
**via San Martino della Battaglia, 25, 00185, Roma**
**tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862**
**e-mail: info@assopetroli.it**
**web: www.assopetroli.it**
**C.F. 80043450156**

Dalle bozze circolate sulla stampa era previsto un articolo recante disposizioni relative al settore dei trasporti (ex articolo 15), successivamente stralciato – a quanto risulta – per rilievi della Ragioneria dello Stato in merito alla copertura finanziaria.

Riteniamo tali disposizioni fondamentali e ne sollecitiamo la reintroduzione nel testo definitivo, per due ordini di motivi.

**a) È il cuore del provvedimento e assicura la piena attuazione della direttiva**

L'ex articolo 15 definiva i target vincolanti di energia rinnovabile nei trasporti, la cui mancata adozione esporrà certamente l'Italia ad una nuova procedura di infrazione europea.

L'impostazione della direttiva 2023/2413 mira infatti a garantire una quota minima del 29% di energia rinnovabile nei consumi finali del settore trasporti entro il 2030: senza una norma nazionale che ne disciplini l'attuazione, gli operatori non avrebbero un quadro di riferimento certo per programmare investimenti e adeguamenti logistici e tecnologici.

**b) Rafforzamento della tutela antifrode**

Nel testo dell'ex articolo 15 era prevista, tra le altre, una misura di carattere antifrode a tutela del sistema, che apriva alla possibilità per il GSE di richiedere ai soggetti obbligati una garanzia economica — sotto forma di **fidejussione bancaria o di deposito cauzionale infruttifero** — volta a coprire il rischio di mancato rispetto dell'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti. Tale strumento è particolarmente efficace poiché consente di prevenire sul nascere possibili frodi, evitando che soggetti disonesti operino e poi scompaiano senza assolvere gli obblighi, anche in considerazione dei tempi spesso lunghi delle verifiche.

A nostro avviso, **questa soluzione risulta più equilibrata e funzionale rispetto a un ulteriore inasprimento del quadro sanzionatorio**, già oggi particolarmente severo, il cui aumento rischierebbe soltanto di tradursi in un aggravio sproporzionato per gli operatori onesti.

**c) Esenzione strutturale per metano e biometano auto: necessità di conferma**

Nella bozza di articolo 15 era confermata in via strutturale l'esenzione dagli obblighi di immissione in consumo di biocarburanti per i fornitori di gas naturale e biometano impiegati nel trasporto stradale, **riconoscendo in modo esplicito lo sforzo già compiuto** dal comparto del metano auto verso la completa decarbonizzazione.

Tale esenzione era stata già concessa in via transitoria **fino al 31 dicembre 2025** dal DL n. 202/2024 ("Milleproroghe"), convertito con modificazioni dalla L. n. 15/2025 (art. 11, comma 2-quater), proprio sulla base della constatazione – supportata dai dati del GSE e della SFBM – che **il metano per autotrazione in Italia può ormai considerarsi interamente decarbonizzato**, grazie all'ampia diffusione e utilizzo di **biometano** incentivato nei consumi per il trasporto. Un primato ambientale che nessun altro carburante ha ancora raggiunto.

Conseguentemente, la bozza dell'articolo 15 aveva finalmente trasformato quell'esenzione da misura transitoria a **riconoscimento strutturale**, sancendo che per i fornitori di gas naturale e biometano destinati al trasporto stradale, gli obblighi di immissione in consumo si considerano automaticamente assolti, in quanto il comparto ha già superato ampiamente i target di penetrazione delle energie rinnovabili fissati dalla normativa europea.

Gravare questi operatori degli obblighi di immissione in consumo di biocarburanti porterebbe solo ad un aumento dei prezzi del prodotto, con effetti negativi su un settore già fortemente provato dalla crisi energetica 2021–2022, oltreché dal progressivo calo fino all'attuale azzeramento delle immatricolazioni di veicoli a metano e dalla scomparsa dai listini delle case automobilistiche di modelli con questa alimentazione.

Per tale ragione si evidenzia che l'introduzione dell'esenzione deve essere considerata una misura imprescindibile da reinserire nel testo del decreto.

Solo in via subordinata, e qualora il provvedimento non fosse adottato entro il 31 dicembre dell'anno in corso, sarà indispensabile predisporre con la massima urgenza un intervento normativo di proroga – analogo a quello già disposto con il DL "Milleproroghe" – per estendere la validità dell'esenzione anche oltre il 2025, così da evitare effetti distorsivi sui prezzi e sull'utenza e non compromettere la tenuta di un comparto già pienamente "verde".

## Modifiche al D.Lgs. 66/2005: valutazioni positive e proposte integrative

Lo schema di decreto legislativo interviene sul D.Lgs. 66/2005 in materia di qualità dei carburanti, modificando opportunamente alcune regole relative alla qualità della benzina e del gasolio e abrogando alcune norme ormai superate.

### a) Gasolio B7 e B10, e benzina E10

Attualmente, il gasolio distribuito in Italia può contenere fino al **7% in volume di biodiesel (B7)** per via di un limite tecnico, il cosiddetto *blending wall* stabilito dalla norma EN590, che garantisce la compatibilità del carburante con tutti i veicoli.

Con le modifiche proposte, questo limite viene innalzato al **10% (B10)**, consentendo l'immissione sul mercato di un gasolio più "bio" e contribuendo in modo più significativo alla **decarbonizzazione del settore dei trasporti**. Al contempo, viene garantita la disponibilità del gasolio B7 come *protection grade*, cioè come soluzione di sicurezza per i veicoli che non possono ancora utilizzare il B10.

Per quanto riguarda la benzina, viene **superata la distinzione tra E5 ed E10** (dove E5 ed E10 indicano la percentuale di etanolo presente nella benzina: E5 contiene fino al 5% di etanolo, mentre E10 fino al 10%), poiché la quasi totalità dei veicoli oggi in circolazione è **compatibile con l'E10**. Questa semplificazione facilita la distribuzione, riduce la confusione e rende più uniforme l'offerta commerciale sul territorio.

Parallelamente, il decreto prevede l'**abrogazione degli articoli 7-bis, 7-ter, 7-quater e 7-quinquies** del D.Lgs. 66/2005 (e delle relative sanzioni, previste all'art. 9, estremamente sproporzionate, onerose e distorsive del mercato), che stabilivano obblighi specifici di riduzione delle emissioni di gas serra nel ciclo di vita dei carburanti. Tali norme risultano oggi superate dalla **Direttiva RED III**, che ridefinisce obiettivi e obblighi per il settore dei trasporti in un **quadro normativo unificato e coerente**.

Si tratta di un **intervento molto atteso dal settore**, in quanto finalmente consente di coordinare e semplificare le diverse normative ambientali ed energetiche cui gli operatori erano soggetti, riducendo la complessità.

Nel complesso, queste modifiche favoriscono una **maggiore decarbonizzazione dei carburanti**, assicurano la **disponibilità di carburante compatibile con tutti i veicoli**, semplificano la normativa e riducono gli oneri ridondanti per gli operatori, garantendo **chiarezza, coerenza e facilità di compliance**.

**b) Opportunità di introdurre un correttivo sul punto di infiammabilità del gasolio ("flash point")**

Lo **schema di decreto legislativo** in esame non prevede interventi specifici sul punto di infiammabilità del gasolio. Tuttavia, considerando le modifiche al D.Lgs. 66/2005 relative alla qualità dei carburanti, si ritiene opportuno **sensibilizzare il Parlamento sulla necessità di prevedere un intervento normativo tempestivo anche su questo punto**, per porre fine a un cortocircuito regolatorio che grava da anni sulle imprese della distribuzione dei carburanti.

Il **punto di infiammabilità** indica la temperatura minima alla quale il gasolio può formare vapori combustibili. Questo parametro è fondamentale per la **sicurezza** nella produzione, nello stoccaggio, nel trasporto e nella distribuzione del carburante.

Durante le operazioni logistiche – ad esempio nel trasporto in autobotti miste o nello scarico nei depositi – possono verificarsi **minime contaminazioni di benzina** nel gasolio. La benzina ha un punto di infiammabilità molto più basso e può ridurre leggermente quello del gasolio. Tali contaminazioni sono **accidentali, fisiologiche e non incidono sulle caratteristiche merceologiche del prodotto**, né ne compromettono la sicurezza.

Nonostante ciò, secondo l'attuale prassi di controllo, anche **scostamenti minimi possono essere qualificati come notizie di reato**, con l'avvio di **procedimenti penali** a carico degli operatori. Le conseguenze sono **sproporzionate e a cascata**: sequestri del prodotto e procedimenti penali che**, pur concludendosi sempre positivamente per gli operatori**, per lunghi mesi bloccano la partecipazione a gare pubbliche, creano difficoltà nell'accesso al credito, oltre a provocare danni reputazionali e limitazioni operative significativi.

La criticità è stata recentemente richiamata nella **interrogazione parlamentare n. 5-04504**, a firma degli Onorevoli De Palma, Nevi e Squeri. In risposta, la Sottosegretaria Albano ha evidenziato che le difformità riscontrate derivano prevalentemente da **piccole contaminazioni accidentali**, che **non pregiudicano la commercializzazione del prodotto** e non incidono in modo sostanziale sulle caratteristiche merceologiche.

Alla luce di queste evidenze, si propone di **fare chiarezza una volta per tutte**, prevedendo in **norma primaria** che:

- le variazioni minime del flash point siano gestite tramite l'introduzione di una **soglia di tolleranza**, consentendo la commercializzazione del prodotto in presenza di scostamenti contenuti;
- eventuali scostamenti superiori siano soggetti a **sanzione amministrativa**, sostituendo la rilevanza penale, e contestualmente sia previsto l'obbligo per l'operatore di **procedere alla rimessa in specifica del prodotto contaminato**;
- la suddetta soglia di tolleranza sia coerente con quanto già indicato dalla Circolare del Ministero delle Finanze n. 160/2000 relativa alle miscele accidentali (0,2% in volume di benzina nel gasolio), che consente di ridurre il rischio di irregolarità interpretative e garantisce comunque la sicurezza della filiera.

Un intervento di questo tipo permetterebbe di **allineare la normativa alla prassi e alle evidenze tecniche**, garantire la sicurezza della filiera, la trasparenza e l'efficienza dei controlli amministrativi e **ridurre drasticamente l'esposizione degli operatori a conseguenze penali sproporzionate rispetto ai fatti**.

Si invita pertanto a **valutare l'inserimento di questa modifica normativa in occasione dell'adozione del presente decreto**, correggendo un punto di criticità consolidato nella regolamentazione della qualità dei carburanti.

**Conclusioni e raccomandazioni**

In sintesi, si formulano le seguenti **proposte di integrazione e modifica**:

1. **Reinserire le disposizioni relative al settore dei trasporti (ex articolo 15)** nello schema di decreto, riconoscendo il loro ruolo essenziale per il raggiungimento dei target europei e per garantire **certezza regolatoria agli operatori**, con particolare riferimento all'**esenzione dei fornitori di gas naturale e biometano impiegati nel trasporto stradale dagli obblighi di immissione in consumo di biocarburanti**;

2. **In subordine**, prevedere con urgenza una **proroga fino al 31 dicembre 2026** della deroga già concessa ai fornitori di gas naturale e biometano destinati ai trasporti;

3. Reintrodurre la **misura antifrode** già prevista nell'ex articolo 15, che consentiva al GSE di richiedere garanzie economiche (fidejussione o deposito cauzionale) ai soggetti obbligati. Tale strumento rappresenta un efficace presidio contro le frodi nel settore dei biocarburanti, preferibile a un ulteriore aumento delle sanzioni, già elevate e potenzialmente sproporzionate.

4. **Integrare la disciplina sul flash point nel D.Lgs. 66/2005**, introducendo una **soglia di tolleranza dello 0,2% di contaminazione da benzina** e prevedendo, in caso di non conformità, **un'unica sanzione amministrativa**, sostitutiva della rilevanza penale, con obbligo di rimessa in specifica del prodotto.

**Assogasmetano**
**Via Alberelli, 1/C, 40132, Bologna**
**tel. (+39) 051 6414951**
**e-mail: info@assogasmetano.it**
**web: www.assogasmetano.it**
**C.F. 91299490374**

**Assopetroli-Assoenergia**
**via San Martino della Battaglia, 25, 00185, Roma**
**tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862**
**e-mail: info@assopetroli.it**
**web: www.assopetroli.it**
**C.F. 80043450156**