Roma, 12 novembre 2025

Allegato

Oggetto: Memoria scritta Unem su Atto n.324 «Schema di d.lgs. recante attuazione della direttiva (UE) 2023/2413, 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»

Chi siamo

Unem – Unione Energie per la Mobilità, riunisce e rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica e della distribuzione di prodotti petroliferi e low carbon (tra cui i biocarburanti), nonché nella ricerca e sviluppo di soluzioni energetiche a basse emissioni.

Il cambio di denominazione da "Unione Petrolifera" a "Unione Energie per la Mobilità" riflette il profondo mutamento in atto nel settore energetico, volto a sostenere il processo di decarbonizzazione e la progressiva integrazione delle fonti rinnovabili e delle tecnologie low carbon.

Unem rappresenta oggi una filiera industriale che impiega circa 150.000 addetti tra diretti e indiretti, con oltre 100 miliardi di euro di fatturato annuo e un contributo rilevante alla bilancia commerciale nazionale.

Premessa

La direttiva (UE) 2023/2413 introduce obiettivi vincolanti e più ambiziosi per la promozione dell'energia da fonti rinnovabili in tutti i settori, con l'obiettivo di accelerare il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. In particolare, per il settore dei trasporti, essa prevede un target di riduzione delle emissioni pari al 29% entro il 2030.

Lo schema di decreto legislativo attualmente in esame (Atto n. 324) non include tuttavia le disposizioni relative al settore dei trasporti, che costituisce un pilastro essenziale della direttiva.

Tale omissione rischia di esporre l'Italia a una procedura di infrazione da parte della Commissione europea e, al contempo, di privare il Paese di un quadro regolatorio indispensabile per pianificare investimenti e misure coerenti con la transizione energetica nel comparto della mobilità.

In tale ottica, Unem ritiene prioritario integrare lo schema di decreto recependo pienamente le misure previste dalla Direttiva RED III per il settore dei trasporti, aggiornando conseguentemente l'articolo 39 del d.lgs. 199/2021, che disciplina la materia.

Per informazioni:
Ufficio Rapporti con le Istituzioni e gli Enti locali
Dott.ssa Arianna Cappelli, cappelli@unem.it
+39 346 304 1230 / +39 06 5423 6552

Considerazioni generali

Fatto salvo quanto anticipato in premessa, Unem accoglie con favore l'impianto generale dello schema di decreto legislativo, riconoscendo l'impegno del Governo nel tradurre in norme nazionali gli indirizzi europei in materia di promozione dell'energia da fonti rinnovabili.

Alcune delle disposizioni già incluse nel testo appaiono pienamente condivisibili, in quanto coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e con l'esigenza di assicurare certezza e stabilità al quadro regolatorio.

Tra queste, si evidenzia in particolare la **corretta esclusione del PFAD** (Palm Fatty Acid Distillate) dall'elenco delle materie prime ammesse alla produzione di biocarburanti sostenibili, in conformità con la normativa europea. In tale contesto, si ritiene tuttavia opportuno precisare che tale sostanza debba essere classificata come rifiuto o residuo (waste and residue), e non come prodotto alimentare o zootecnico, al fine di garantirne un pieno utilizzo.

Positivo è anche il recepimento delle modifiche relative al **GHG saving**, con la conseguente abrogazione degli obblighi e delle sanzioni non più coerenti con la nuova direttiva.

Sono state inoltre correttamente riformulate le disposizioni sull'etichettarua dei carburanti per renderle conformi agli stanard europei.

Osservazioni generali sul recepimento della RED III nel settore dei trasporti

- Tuttavia, pur condividendo l'impianto generale del provvedimento, Unem ritiene indispensabile integrare il testo per recepire correttamente e integralmente la direttiva RED III per il comparto dei trasporti. A tal fine si rileva chegli obiettivi al 2030 sono certamente sfidanti per il settore dei trasporti e, per traguardarli senza pregiudicare la competitività del nostro sistema Paese, è necessario che: venga assicurarata agli operatori una adeguata flessibilità nel conseguimento dei target, in modo da poter scegliere le modalità più adeguate in base alle proprie strategie industriali e alle tecnologie effettivamente disponibili sul mercato;
- si eviti l'introduzione di sotto-obiettivi o vincoli ulteriori non previsti dalla direttiva europea, soprattutto in riferimento a tecnologie che non hanno ancora raggiunto un adeguato livello di maturità industriale;
- il quadro regolatorio garantisca obblighi coerenti e omogenei per tutti i prodotti che operano nello stesso mercato, così da preservare condizioni di concorrenza eque e non discriminatorie.

<u>Partendo da tali presupposti, si enunciano di seguito le proposte puntuali che Unem intende sottoporre alla Vostra attenzione.</u>

Proposte specifiche

1. <u>Obbligo bio benzine</u>

Per informazioni:
Ufficio Rapporti con le Istituzioni e gli Enti locali
Dott.ssa Arianna Cappelli, cappelli@unem.it
+39 346 304 1230 / +39 06 5423 6552

Unem richiede di **non aumentare ulteriormente gli obblighi relativi alla benzina,** prevedendo espressamente che **l'obbligo minimo del 3%,** di cui all'art. 39, comma 3, lett. d) del d.lgs. 199/2021, attualmente previsto per il 2025, sia mantenuto fermo anche nel 2026.

A sostegno di questa richiesta, si evidenzia come recenti sperimentazioni condotte da alcuni operatori abbiano evidenziato criticità legate alla stabilità delle miscele benzina-etanolo in ambienti non anidri. Tali problematiche, in un contesto distributivo estremamente esteso e parcellizzato come quello italiano, che conta oltre 22.000 stazioni di servizio, richiederebbe una profonda rivisitazione strutturale della rete carburanti con continue manutenzioni e interventi per la messa a norma del prodotto, con possibili disservizi per l'utenza e impatti negativi sulla qualità del prodotto erogato.

2. Combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO)

Con riferimento ai combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), Unem comprende la necessità di recepire l'obiettivo comunitario **dell'1% entro il 2030**, ma ritiene necessario che tale obiettivo venga previsto **senza introdurre sotto-obiettivi specifici per gli usi diretti nel settore dei trasporti**, che, tra l'altro, non sono contemplati dalla direttiva europea.

Considerate le difficoltà connesse alla realizzazione di impianti per la produzione di energia elettrica rinnovabile, le condizionalità per la produzione di idrogeno verde e la limitata capacità attuale del mercato di assorbire tali volumi, appare al contempo necessario:

- stimolare la domanda di RFNBO nei trasporti favorendone l'impiego in categorie specifiche, come il trasporto pubblico locale, attraverso l'introduzione di quote crescenti di veicoli alimentabili con tali combustibili;
- applicare il medesimo moltiplicatore (x2 i.e.) previsto per l'utilizzo diretto di RFNBO nel settore dei trasporti anche nel caso di impiego come intermedio di processo nelle raffinerie e bioraffinerie, in modo da mantenere una coerenza regolatoria tra i diversi ambiti di utilizzo;
- prevedere un sistema sanzionatorio in cui, nel determinare le eventuali penalità per il mancato raggiungimento del target al 2030, si tenga debitamente conto delle effettive condizioni di mercato e della disponibilità reale di tali prodotti, oggi ancora limitata.

3. Obbligo bunkeraggio marittimo

In relazione ai carburanti destinati alla navigazione, Unem evidenzia la necessità di **procedere con cautela nell'introdurre eventuali obblighi sui bunkeraggi**, onde evitare di compromettere la competitività dei porti italiani rispetto a quelli dei Paesi limitrofi.

Si suggerisce, pertanto, di rinviare l'adozione di tali misure a successivi decreti attuativi, in attesa di una valutazione approfondita delle decisioni assunte dagli altri Paesi UE, almeno del Mediterraneo.

Sarebbe inoltre opportuno prevedere target differenziati per il settore marittimo rispetto agli altri comparti del trasporto, e limitare gli obblighi ai bunkeraggi nazionali, al fine di minimizzare eventuali effetti distorsivi di una disciplina non uniforme a livello comunitario. Difatti, considerato

Per informazioni:
Ufficio Rapporti con le Istituzioni e gli Enti locali
Dott.ssa Arianna Cappelli, cappelli@unem.it
+39 346 304 1230 / +39 06 5423 6552

che gli armatori hanno facoltà di rifornirsi nei porti più convenienti dal punto di vista regolatorio ed economico, se l'Italia introducesse obblighi più stringenti, vi sarebbe un concreto rischio di perdita di competitività per i porti italiani, a discapito dell'intero sistema industriale.

In un'ottica di promozione della sostenibilità del trasporto marittimo, Unem ritiene infine auspicabile valorizzare le eventuali immissioni in consumo di combustibili rinnovabili effettuate per l'intero settore, comprese quelle destinate ai bunkeraggi internazionali.

4. Obblighi relativi al metano

Per quanto concerne il metano e il biometano destinati all'autotrazione, Unem ritiene sia giunto il momento di **uniformare la loro disciplina a quella degli altri carburanti, superando la deroga temporanea** estesa fino a tutto il 2025. E' importante, infatti, evitare ulteriori proroghe o regimi differenziati che creerebbero una disparità tra prodotti che concorrono sullo stesso mercato.

Inoltre, si evidenzia l'importanza di specificare che, a partire dal 2026, coloro che immettono in consumo gas naturale e biometano nel trasporto stradale possano considerare automaticamente assolti i propri obblighi solo qualora aderiscano al meccanismo di cui all'articolo 6 del decreto ministeriale 2 marzo 2018 e che dunque provvedano al pagamento, al GSE, degli oneri per la copertura degli incentivi ai produttori di biometano avanzato, riconosciuti ai sensi del medesimo decreto e dal decreto del Ministero della transizione ecologica 15 settembre 2022. In caso contrario si creerebbe una discriminazione tra carburanti che concorrono sullo stesso mercato (mercato prodotti per autotrazione), non solo non attribuendo obblighi ai fornitori di metano, ma facendo sostenere i loro obblighi da soggetti che immettono in consumo gli altri carburanti.

5. Definizione dei consumi che determinano gli obblighi e di quelli che concorrono all'assolvimento

Unem rimarca l'importanza di una **definizione chiara e coerente dei consumi che concorrono alla determinazione e all'assolvimento degli obblighi** che verranno previsti.

In particolare, per l'energia elettrica immessa in consumo nel settore del trasporto stradale, è opportuno precisare che il computo ai fini dell'obbligo, nel rispetto della direttiva, deve riferirsi esclusivamente all'energia fornita presso punti di ricarica pubblici o accessibili al pubblico, nonché presso punti di ricarica privati specificamente individuati, e analogamente anche l'energia elettrica che concorrerà all'assolvimento dell'obbligo deve essere quella fornita nei medesimi siti, così da garantire coerenza e trasparenza nella determinazione dei dati di riferimento.

6. Obblighi in purezza

Al fine di favorire la decarbonizzazione del settore agricolo, in linea con le previsioni del PNIEC, andrebbe introdota la possibilità di impiegare i **biocarburanti nella trazione di tutte le macchine agricole,** e non solo per i trattori. Conseguentemente, andrebbe chiarito che nel

Per informazioni:
Ufficio Rapporti con le Istituzioni e gli Enti locali
Dott.ssa Arianna Cappelli, cappelli@unem.it
+39 346 304 1230 / +39 06 5423 6552

caso di impiego di biocarburanti in purezza liquidi, gli stessi concorrono alla copertura degli obblighi specifici previsti dall'articolo 39, comma 1-bis, del decreto legislativo 199/2021.

7. Sistema sanzionatorio

In relazione al sistema sanzionatorio, UNEM ritiene necessario mantenere un **impianto certo, dissuasivo e non distorsivo,** per assicurare il rispetto della disciplina.

In questo ambito il sistema sanzionatorio in vigore appare rispondere a questi principi grazie alla presenza del rinvio all'anno successivo della quota d'obbligo non rispettata nell'anno di riferimento. Qualunque modifica si vorrà introdurre dovrà rispettare gli stessi principi di proporzionalità e dissuasività oggli applicabili in relazione agli obblighi consolidati e al contempo calibrare l'apparato sanzionatorio, anche differenziandolo in base all'effettivo sviluppo del mercato degli RNFBO oggetto dei nuovi obblighi.

In subordine, si ritiene opportuno che lo schema di d.lgs., invece che fissare direttamente un valore €/CIC, rinvii la determinazione dell'entità delle sanzioni, distinte per i diversi obblighi, a un decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, sentito il Comitato tecnico consultivo biocarburanti, in analogia con quanto già previsto dal DM 20 gennaio 2015, che attualmente disciplina la materia, prevedendone un aggiornamento qualora sia necessario adeguare il livello delle sanzioni rispetto alle condizioni del mercato dei diversi prodotti oggetto d'obbligo.

8. Azioni di vigilanza e prevenzione delle frodi

Unem ritiene essenziale rafforzare gli strumenti di controllo e trasparenza a tutela della correttezza del mercato dei carburanti e dei biocarburanti.

In particolare, al fine di **contrastare possibili fenomeni di evasione degli obblighi relativi ai biocarburanti**, si propone di introdurre, per i soggetti privi di notoria solvibilità, un meccanismo di garanzia basato su una fideiussione o un deposito cauzionale infruttifero a copertura del rispetto dei medesimi obblighi.

Tale strumento, da definire con decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica d'intesa con il GSE, costituirebbe una tutela preventiva a beneficio dell'intero sistema, assicurando che gli obblighi di immissione di biocarburanti siano effettivamente rispettati.

Parallelamente, nell'ottica di focalizzare l'attività di repressione sulle reali casistiche di frodi, sarebbe opportuno, nell'ambito degli interventi emendamenti sul d.lgs. 55/2006, previsti nello schema di d.lgs. in esame, fornire indicazioni puntuali sulle procedure da seguire qualora gli Organi di controllo verifichino, nell'amito della loro attività di campionamento di carburanti, un **punto di infiammabilità (cd. flash point) del gasolio** disallineato rispetto ai valori tecnici di riferimento.

Il tema è stato oggetto recentemente anche di un'interrogazione, a cui il Governo ha dato risconcontro condividendo come la specifica casistica non presupponga comportamenti fraudolenti essendo il parametro del flash point fortemente influenzato anche da piccole contaminazioni con benzina, che si manifestano frequentemente nella distribuzione carburanti.

Per informazioni:
Ufficio Rapporti con le Istituzioni e gli Enti locali
Dott.ssa Arianna Cappelli, cappelli@unem.it
+39 346 304 1230 / +39 06 5423 6552

A tal fine, sarebbe auspicabile introdurre soglie di tolleranza per variazioni minime del punto di infiammabilità, derivanti da contaminazioni accidentali con benzina, che non incidono in modo sostanziale sulla qualità o sulla sicurezza del prodotto. Nei casi di superamento contenuto e non significativo, in assenza di altre irregolarità, dovrebbe essere prevista l'applicazione di una sanzione amministrativa anziché penale.

Per informazioni:
Ufficio Rapporti con le Istituzioni e gli Enti locali
Dott.ssa Arianna Cappelli, cappelli@unem.it
+39 346 304 1230 / +39 06 5423 6552