Memoria Eni

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 n. 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 (atto 324)

Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività produttive) della Camera dei Deputati

Roma, 10 novembre 2025

OSSERVAZIONI GENERALI

Eni desidera innanzitutto ringraziare i Presidenti e i membri delle Commissioni VIII (Ambiente) e X (Attività produttive) della Camera dei Deputati per l'opportunità di contribuire al dibattito nell'ambito dell'esame dello Schema di decreto legislativo recante l'attuazione della direttiva Ue 2023/2413 (RED III) sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili.

Il recepimento nell'ordinamento nazionale della REDIII è uno snodo chiave per adeguare la disciplina nazionale sulla penetrazione delle fonti rinnovabili (FER) al 2030 agli obiettivi più ambiziosi della direttiva e a quelli del Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) pubblicato dal Governo lo scorso anno, garantendo al contempo un quadro normativo stabile e coerente con lo sviluppo del sistema industriale.

Per raggiungere tali obiettivi riteniamo fondamentale includere nella norma nazionale le disposizioni riguardanti gli obiettivi per l'incremento dell'energia da fonti rinnovabili nel settore trasporti, non presenti nel testo in discussione presso le Commissioni parlamentari, mentre per garantire stabilità e certezza del quadro normativo consideriamo importante confermare alcuni elementi cardine dell'attuale disciplina, in ragione della dimostrata efficacia.

Particolare attenzione, infatti, va rivolta al settore dei trasporti che contribuisce in modo significativo alle emissioni di gas serra (GHG) in Italia e i cui dati emissivi risultano ancora distanti dagli obiettivi Ue al 2030: nel 2023 in Italia i trasporti sono stati responsabili del 28,3% delle emissioni totali di GHG[1], con un incremento del 6,7% rispetto ai livelli del 1990. Inoltre, nello stesso anno la quota di energia rinnovabile nel settore trasporti, quantificata secondo le modalità previste dalla REDII, in Italia è stata pari al 10,3% dei consumi energetici[2].

Alla luce di tali dati, e considerando il nuovo target Ue del 29% e PNIEC del 34,2%, è necessario individuare prontamente tutte le misure idonee ad accelerare la decarbonizzazione di questo settore, favorendo al contempo la realizzazione dei relativi investimenti sul territorio nazionale, con benefici per l'intero Paese.

L'ampia diffusione dei biocarburanti, anche utilizzati in purezza, sarà uno strumento cruciale per una decarbonizzazione rapida e inclusiva dei vari segmenti del trasporto. In particolare, è opportuno confermare l'impostazione corrente della norma che prevede obblighi dedicati per l'utilizzo dei biocarburanti in purezza, in coerenza con l'impegno assunto dal Governo per il riconoscimento dei biocarburanti utilizzati in modo esclusivo, nel contesto della revisione dei regolamenti europei sugli standard emissivi dei veicoli, e per valorizzare la leadership industriale italiana.

È inoltre imprescindibile confermare per gli obblighi consolidati sui biocarburanti l'attuale impianto sanzionatorio che, nel corso degli anni, ha mostrato un'efficace funzione deterrente rispetto alle violazioni degli obblighi, anche grazie alla previsione che non consente l'estinzione dell'obbligo con il solo pagamento della sanzione pecuniaria amministrativa. Gli operatori inadempienti, infatti, sono tenuti a effettuare nell'anno successivo l'immissione in consumo della quota d'obbligo di biocarburanti inevasa nell'anno precedente. Tale disposizione garantisce l'effettiva penetrazione sul mercato dei

[1] ISPRA: https://indicatoriambientali.isprambiente.it/it/trasporti/emissioni-di-gas-serra-dai-trasporti
[2] GSE: Energia da fonti rinnovabili in Italia nel 2023

biocarburanti.

Al contrario, per quanto riguarda l'apparato sanzionatorio relativo ai nuovi obblighi sui combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), appare più appropriato tenere conto dell'immaturità del relativo mercato, tanto sul fronte della produzione - allo stato sono incerte, e sicuramente non prossime, le tempistiche per una loro disponibilità - quanto sul fronte della domanda, in mancanza di un parco circolante adeguato a tali vettori energetici, come ad esempio nel caso dell'idrogeno.

Inoltre, nell'ambito dell'accresciuta ambizione europea in materia di FER elettriche, e in particolare alla luce della prevista quota minima riservata per le tecnologie innovative, Eni ritiene opportuno valorizzare più efficacemente il potenziale dell'eolico *offshore* flottante. A tal fine, il relativo meccanismo di incentivazione dovrebbe essere opportunamente adeguato.

OSSERVAZIONI PUNTUALI SULLO SCHEMA DI DLGS DI RECEPIMENTO REDIII

Disposizioni relative agli obblighi per il settore trasporti

Di seguito le principali osservazioni relative allo schema di recepimento della REDIII lato trasporti.

Schema sanzionatorio

Il sistema di obblighi definito a livello nazionale in capo ai fornitori di combustibili, così come richiesto dalla direttiva europea, esige la definizione di un sistema sanzionatorio efficace. L'attuale impianto sanzionatorio (DM 20.01.2015) risponde a questa esigenza in modo adeguato, avendo definito che il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria (oggi fissata in 750€ per ogni certificato di immissione in consumo (CIC) mancante nell'anno di riferimento) non estingue l'obbligo, e che la quota non soddisfatta deve essere evasa l'anno successivo. Questo trascinamento dell'obbligo rappresenta il vero punto di forza dell'attuale impianto sanzionatorio. Infatti, anche ove il valore di mercato dei CIC fosse superiore al valore della sanzione, l'obbligo di immettere le quote mancanti determina gli effetti sostanziali, ambientali e di sviluppo della filiera, che la norma intende conseguire.

Per rendere effettiva la crescita delle fonti rinnovabili nel settore trasporti e conseguire gli obiettivi europei e nazionali è necessario, pertanto, confermare l'approccio sanzionatorio vigente, comprensivo del meccanismo di trascinamento, per le tipologie d'obbligo di immissione in consumo già consolidate (biocarburanti, anche avanzati), riconoscendone la capacità dissuasiva. Appare invece più comprensibile, per gli obblighi di nuova introduzione relativi agli RNFBO, l'applicazione della sola sanzione pecuniaria amministrativa. Per questi vettori energetici è infatti necessario adeguare l'obbligo al livello di maturità del mercato.

RFNBO

La REDIII fissa obblighi di utilizzo degli RFNBO nei settori dei trasporti e dell'industria. Nel recepire le previsioni della direttiva, Eni ritiene necessario che siano tenute in adeguata considerazione la fase ancora embrionale di sviluppo del mercato degli RFNBO e le tempistiche realisticamente necessarie per il progressivo incremento della disponibilità di RFNBO sul mercato, sia da produzione nazionale che da import, nonché l'effettiva capacità del settore trasporti e industria di assorbire tali volumi. I target oggetto di recepimento sono infatti estremamente ambiziosi, anche considerando le difficoltà poste dalla necessità di rispettare le condizionalità normative per la produzione di RFNBO stabilite dal Regolamento Delegato (UE) 2023/1184.

In considerazione di tali difficoltà, per quanto riguarda l'assolvimento degli obblighi relativi al settore trasporti, Eni ritiene, oltre a quanto già specificato nel paragrafo precedente sul sistema sanzionatorio applicabile agli RFNBO, che sia opportuno riconoscere lo stesso moltiplicatore x2 sia per l'utilizzo diretto di RFNBO nel settore trasporti sia per il loro utilizzo come intermedio di processo nelle raffinerie e bioraffinerie. In assenza di tale riconoscimento, si aggraverebbe ingiustificatamente l'onere dell'assolvimento dell'obbligo per il settore italiano dei trasporti.

Inoltre, dovrebbe essere valutata la sostenibilità di eventuali sub-target specifici relativi all'utilizzo diretto di RFNBO nel settore dei trasporti (al quale concorrono comunque i volumi RFNBO immessi nel settore aviazione, anche in ottemperanza al Regolamento ReFuelEU Aviation, con applicazione di un moltiplicatore pari a 3).

Infine, è fondamentale che nei successivi decreti attuativi non siano introdotti per gli RFNBO obiettivi cogenti per gli operatori prima del 2030.

Ruolo dei biocarburanti liquidi in purezza

L'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti liquidi in purezza - introdotto in Italia nel 2022 con il decreto legge per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali - rappresenta un elemento qualificante dell'iniziativa di Governo a favore della diffusione dei biocarburanti nel settore trasporti, secondo un principio di neutralità tecnologica che consente di utilizzare un ampio e più efficace ventaglio di soluzioni di decarbonizzazione del settore, integrando l'approccio del vigente impianto normativo europeo. Quest'ultimo, infatti, predilige le sole motorizzazioni elettriche a partire dal 2035 (Regolamento 2019/631 e successive modifiche che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture e veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione).

Eni accoglie con favore le previsioni in materia di biocarburanti in purezza contenute nell'articolo 15 della bozza di DLgs di recepimento della REDIII, resa nota dalla stampa specializzata, che confermano questo obbligo come incrementale rispetto ai target sanciti dalla REDIII. Tale scelta è coerente con la richiesta avanzata in sede europea, sia dal Governo sia da molteplici operatori di settore, di riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente a biocarburanti come veicoli a zero emissioni e rappresenta un incentivo alla realizzazione di nuovi investimenti, a partire da soluzioni di riconversione industriale.

Un ulteriore elemento qualificante è rappresentato dall'estensione del consumo dei biocarburanti liquidi in purezza al mondo agricolo, che in tal modo può trovare

un'opportunità di decarbonizzazione attraverso l'utilizzo in tutte le macchine agricole.

Settore marittimo

Eni condivide la previsione dell'articolo 15 comma 4 sopra richiamata che distingue tra il settore del trasporto marittimo e gli altri settori in relazione agli eventuali obblighi da porre in capo ai fornitori di combustibili, in linea con quanto previsto all'articolo 25 comma 3 della REDIII e ritiene condivisibile rinviare ai successivi decreti attuativi l'eventuale introduzione di tali obblighi. In ogni caso, si dovranno considerare nella base di calcolo esclusivamente i bunkeraggi nazionali, limitando in tal modo gli effetti distorsivi derivanti dalla possibilità di approvvigionamento in altri paesi Ue non gravati dal medesimo obbligo e in cui i fornitori di combustibili saranno in grado, quindi, di offrire prezzi inferiori.

In tale ottica, è molto positivo che lo schema di DLgs preveda che - prima di fissare qualsiasi obbligo per i soggetti che immettono in consumo combustibili per il trasporto marittimo - sia effettuata la valutazione delle condizioni degli altri Paesi, almeno quelli limitrofi. Infatti, un obbligo RED nazionale su tutti i bunkeraggi superiore a quello applicato dai paesi vicini, in assenza di un'armonizzazione a livello europeo, rischierebbe di compromettere la competitività dei porti italiani.

Infine, Eni ritiene utile valorizzare eventuali immissioni in consumo di combustibili bio effettuate per l'intero segmento del trasporto marittimo, ivi compresi i bunkeraggi internazionali, per incentivarne lo sviluppo.

Contributo dell'energia elettrica

Eni condivide l'estensione dell'obbligo di FER nei trasporti anche all'energia elettrica che contribuirà, dunque, non solo al raggiungimento dell'obiettivo nazionale, come avviene oggi, ma anche alla quantificazione degli specifici obblighi posti in capo ai fornitori di combustibili, al pari degli altri vettori energetici.

Evidenziamo, inoltre, che nel calcolo di numeratore e denominatore l'energia elettrica conteggiabile sia esclusivamente quella immessa in consumo nel settore del trasporto stradale ove prelevata dai punti di ricarica pubblici o accessibili al pubblico. Con riferimento al contributo dell'energia elettrica da punti di ricarica privati, limitatamente alle casistiche riportate sempre nell'articolo 15 comma 12-*quater*, Eni ritiene essenziale identificare adeguatamente le modalità di quantificazione, verifica e certificazione, in linea con quanto previsto dalla direttiva europea.

Inoltre, in merito alle modalità di determinazione della quantità di energia elettrica rinnovabile fornita ai punti di ricarica stradali, consideriamo positivamente la scelta di utilizzare il dato medio di energia elettrica da fonti rinnovabili fornito all'interno del sistema elettrico nazionale nei due anni precedenti o di conteggiarla come integralmente rinnovabile in caso di un collegamento diretto con un impianto alimentato da FER, in linea con quanto stabilito dalla REDIII.

Per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica, nel condividere gli obiettivi generali di sicurezza, interoperabilità e gestione efficiente dei flussi energetici, proponiamo, tuttavia, il differimento dell'entrata in vigore di almeno dodici mesi delle prescrizioni tecniche previste all'art. 20 dello schema, per consentire gli adeguamenti progettuali e certificativi e l'utilizzo

delle scorte disponibili, senza rallentare lo sviluppo delle infrastrutture.

Disposizioni relative alla decarbonizzazione del settore elettrico

Eolico off-shore flottante

La Direttiva REDIII prevede che, nell'ambito dell'accresciuta ambizione europea sulle rinnovabili nella produzione elettrica, gli Stati membri fissino un sotto-obiettivo indicativo al 2030 per le tecnologie innovative pari ad almeno il 5% della nuova capacità FER installata. Fra le varie tecnologie innovative, quella caratterizzata da maggior potenziale è l'eolico *offshore* a fondazioni galleggianti (*floating*).

Gli impianti eolici *offshore floating* consentono infatti di ottenere rilevanti benefici nel raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione in quanto sono caratterizzati da una maggiore producibilità rispetto ad altre tipologie di impianti FER e dalla possibilità di realizzare impianti di taglia mediamente maggiore rispetto alle realizzazioni a terra, permettendo inoltre – in quanto realizzabili a una distanza dalla costa molto superiore a quella degli impianti eolici tradizionali a fondazione fissa - lo sfruttamento di aree oggi non vocate alla produzione di energia e riducendo l'impatto paesaggistico.

In ragione di queste considerazioni, è opportuno che il contributo di questa tecnologia sia correttamente valorizzato e massimizzato, riconoscendone l'elevato profilo di innovazione tecnologica e le relative specificità in termini di costi di realizzazione dei progetti. A tal fine, e in linea con il riconoscimento del contributo delle sole tecnologie flottanti al raggiungimento dell'obiettivo FER innovative, gli schemi di incentivazione previsti dal Titolo II, Capo II del DLgs 199/2021, approvati o di futura approvazione, dovrebbero prevedere contingenti dedicati alla tecnologia *floating*, distinti da quelli riferiti alla tecnologia a fondazioni fisse. Le relative procedure competitive dovrebbero inoltre essere attivate al più presto, in modo da garantire che i progetti di sviluppo di impianti eolici *floating*, la cui complessità ha impatto sulle tempistiche di realizzazione, possano pienamente contribuire al raggiungimento dell'obiettivo al 2030.

Fondamentale, inoltre, che gli schemi di incentivazione prevedano un aggiornamento delle tariffe attualmente previste – definite ormai nel 2019 e non più rispondenti all'effettiva struttura dei costi di un progetto *offshore* – e includano un meccanismo di adeguamento all'inflazione anche nel corso della vita dell'infrastruttura.