

## L'INTERVENTO

# Il Dlgs Red III e i sotto-obiettivi su biobenzina e fuel sintetici

Di **Gianni Murano**

a pag. 12

## Dlgs Red III: bene il recepimento, meno i sotto-obiettivi su biobenzina e fuel sintetici

*L'intervento di **Gianni Murano**, presidente Unem: positiva l'impostazione del recepimento ma servono coerenza, gradualità e libertà tecnologica per evitare aggravii dei costi (anche sulle materie prime).*

Con il recepimento della direttiva "Red III" contenente le misure per il settore dei trasporti, attuata con il Dlgs n. 5/26 pubblicato sulla G.U. il 20 gennaio scorso, l'Italia compie un passo importante nel percorso di decarbonizzazione atteso dall'Europa nei prossimi decenni. È un obiettivo che condividiamo pienamente: aumentare l'uso di energia rinnovabile nella mobilità è indispensabile per ridurre le emissioni e per garantire che il Paese rimanga allineato alle strategie europee. Tuttavia, pur riconoscendo il valore complessivo del decreto, riteniamo fondamentale evidenziare con trasparenza sia gli elementi positivi, sia le criticità, che rischiano di limitarne l'efficacia operativa ovvero di rendere il percorso particolarmente oneroso o insostenibile.

Accogliamo con favore il fatto che il decreto definisca in modo chiaro il quadro degli obblighi al 2030. La certezza regolatoria è essenziale per gli investimenti e per le strategie industriali, e un contesto stabile aiuta gli operatori a pianificare con maggiore consapevolezza. Consideriamo positiva anche l'impostazione delle sanzioni: hanno un ruolo deterrente proporzionato e funzionale al rispetto degli obblighi in materia di energia rinnovabile, con una disciplina specifica per gli Rfn-bo che tiene conto della ancora scarsa maturità tecnologica. Apprezziamo inoltre il rafforzamento degli strumenti contro le frodi, per agire con efficacia in un settore dove la credibilità della sostenibilità è decisiva e l'assolvimento degli obblighi incide sul costo complessivo del prodotto finale.

Riteniamo positiva anche la decisione di non intervenire in modo affrettato sul settore marittimo. Introdurre obblighi aggiuntivi rispetto agli altri Paesi europei avrebbe potuto generare squilibri competitivi con il rischio di una delocalizza-



Peso: 1-4%, 12-88%

zione dei consumi a detrimento della competitività dei nostri porti. La scelta italiana di attendere un quadro europeo più uniforme appare quindi una scelta di prudenza responsabile.

Accanto agli elementi positivi, però, emergono alcune criticità che richiedono una particolare attenzione. In generale, il recepimento supera il quadro normativo europeo (c.d. "gold plating") introducendo ulteriori sub-target per specifiche tipologie di low carbon fuels, che oltre a rendere ulteriormente complessa la gestione dei certificati (che già superano le 20 tipologie), forza il mercato verso soluzioni che possono essere non ancora mature o obbligare gli operatori verso tecnologie antieconomiche.

Ci riferiamo in particolare all'introduzione di sub-obblighi legati ai combustibili sintetici Rfnbo, dei quali si riconosce il potenziale strategico ma che ancora non hanno sviluppato né una filiera competitiva, né una reale domanda interna in termini di parco circolante e di ecosistema industriale. In questo caso è evidente che si rischia di introdurre elementi di costo aggiuntivi che devono poi necessariamente essere diluiti su altri prodotti, a discapito dei consumatori e ad ulteriore detrimento della competitività. Per questo sosteniamo con convinzione la necessità di un'introduzione graduale che accompagni l'evoluzione tecnologica invece di anticiparla in modo forzato, confidando che di ciò si tenga conto in fase di elaborazione del decreto attuativo.

Un altro elemento di criticità è l'assenza di interventi sugli obblighi bio nella benzina, fissati al 3,4% nel 2026 fino al 5% in energia al 2030. Pur riconoscendo il ruolo che la componente bio nella benzina potrà avere in quanto vettore energetico utile e perfettamente integrabile in un mix diversificato, non si ritiene che il meccanismo del sub-target sia in linea con la libertà tecnologica e imprenditoriale. La normativa europea, infatti, pone chiaramente obblighi di penetrazione dei biocarburanti ma lascia ai singoli Stati il meccanismo per incontrare l'obbligo totale: tale libertà andrebbe prevista anche per i soggetti obbligati. Forzare un prodotto specifico significa spingere il mercato verso una direzione senza che sia lo stesso mercato, ovvero gli operatori, a trovare le soluzioni più convenienti e quindi a minor costo per il sistema. Significa quindi comprimere il principio di competitività tra i vari vet-

tori e sostenere "per legge" una soluzione rispetto ad un'altra. Riteniamo molto più efficace, efficiente e coerente con il principio di neutralità tecnologica fissare un target complessivo e lasciare poi agli operatori la libertà di scegliere le soluzioni migliori in base alle proprie infrastrutture, ai propri asset industriali e alla disponibilità delle diverse tecnologie. La transizione richiede flessibilità, non percorsi obbligati.

Guardiamo con attenzione anche al tema delle materie prime. Positiva l'eliminazione di alcuni limiti, come per il Pfad, che può favorire l'uso di feedstock sostenibili; parallelamente è importante mantenere controlli rigorosi per limitare il rischio di ricorso a mercati esteri meno trasparenti. L'Italia ha compiuto passi importanti con norme più avanzate rispetto alla media europea, ma occorre mantenere alta l'attenzione, soprattutto in una prospettiva di rapida crescita della domanda di biocarburanti.

In conclusione, condividiamo l'obiettivo e riconosciamo appieno i significativi passi avanti compiuti con il recepimento della "Red III". Tuttavia, per evitare che la transizione diventi un percorso accidentato, ribadiamo l'esigenza di coerenza normativa, gradualità, neutralità tecnologica e chiarezza attuativa. Solo così sarà possibile costruire un sistema efficace, sostenibile e competitivo, in cui i combustibili rinnovabili – insieme alle altre tecnologie – possano dare il massimo contributo alla decarbonizzazione del Paese. In questa ottica, continueremo a fornire il nostro supporto tecnico e la nostra esperienza affinché questo obiettivo comune possa diventare realtà.

© Riproduzione Riservata



Peso: 1-4%, 12-88%