

“ELIGIBLE FUELS” E NUOVE IMMATRICOLAZIONI: UNA VALUTAZIONE DELLA “PROPOSTA SALINI”

di Franco Del Manso, Rapporti internazionali, ambientali e tecnici di Unem

L'ultima Assemblea Unem ha confermato quanto il dossier sulla revisione del Regolamento CO₂ per auto e furgoni sia ormai entrato nel vivo del confronto europeo. Al centro del dibattito c'è la possibilità di correggere un'impostazione regolatoria che, finora,



ha identificato la decarbonizzazione della mobilità quasi esclusivamente con l'elettrificazione, trascurando il contributo dei carburanti rinnovabili sostenibili, in aperto contrasto con la neutralità tecnologica che non può essere esclusa per raggiungere qualsiasi obiettivo ambientale, soprattutto quelli più ambiziosi. In tale contesto, è stata ripercorsa la proposta di modifica del Regolamento, formulata dall'On. Massimiliano Salini nel proprio Report della Commissione ENVI del Parlamento europeo, che cerca di riportare il quadro normativo europeo all'interno di condizioni basate su solide evidenze scientifiche, con l'obiettivo di valorizzare tutte le soluzioni in grado di ridurre concretamente le emissioni di CO₂, preservando al contempo la competitività dell'industria europea. La giornata ha quindi rappresentato un'occasione per riaffermare che la revisione del Regolamento dovrà tenere insieme ambizione climatica, realismo industriale e libertà di scelta tecnologica.

Per il settore dei carburanti e della raffinazione, il confronto aperto a Bruxelles è decisivo per il riconoscimento del ruolo che i prodotti rinnovabili e carbon neutral (i cosiddetti “eligible fuels” - EF) potranno avere nella decarbonizzazione del trasporto stradale. L'elemento centrale della proposta Salini riguarda la capacità del mercato di rendere disponibili, nei tempi previsti dal Regolamento, volumi sufficienti di tali fuels nel rispetto dei criteri di sostenibilità delle Direttive sulle energie rinnovabili e a costi accettabili.

Analizziamo pertanto il rapporto tra la domanda potenziale di EF derivante dalle modifiche proposte nel Report Salini e la loro reale disponibilità in termini di materie prime, infrastrutture logistiche e competizione con altri settori difficili da elettrificare. L'analisi terrà inoltre conto degli effetti delle proposte di modifica del Regolamento sulle immatricolazioni fino al 2035, considerando sia le flessibilità collegate ai fuels che l'introduzione della nuova categoria di veicoli ICE a zero emissioni di CO₂, esclusivamente alimentati da EF, denominati VEEF.



LA PROPOSTA DI MODIFICA DEL REGOLAMENTO CO₂ PER AUTO E FURGONI FORMULATA DALL'ON. SALINI NEL REPORT DELLA COMMISSIONE ENVI DEL PARLAMENTO EUROPEO CERCA DI RIPORTARE IL QUADRO NORMATIVO EUROPEO ALL'INTERNO DI CONDIZIONI BASATE SU SOLIDE EVIDENZE SCIENTIFICHE, CON L'OBIETTIVO DI VALORIZZARE TUTTE LE SOLUZIONI IN GRADO DI RIDURRE CONCRETAMENTE LE EMISSIONI DI CO₂, PRESERVANDO LA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA EUROPEA

Calcolo dei crediti ottenibili con una flessibilità del 10% derivante dagli EF

Già con il “Pacchetto Automotive” la Commissione UE aveva introdotto una formula per il calcolo dei crediti che i combustibili ammissibili presenti sul mercato europeo possono generare per aiutare i costruttori nel rispetto degli obblighi sulle emissioni di CO₂ delle auto dal 2035. Il Report Salini introduce una flessibilità fino al 10% del limite emissivo che l'insieme della flotta delle “passenger cars” doveva rispettare nel 2021 (115 gCO₂/km e che quindi rappresenta la baseline per il calcolo della compliance degli OEM). Introduce inoltre una modifica alla formula per il calcolo dei crediti per renderla maggiormente coerente con le reali condizioni del trasporto stradale in Europa. Pertanto, ad una flessibilità del 10% corrisponderanno crediti per 11,50 gCO₂/km di cui i costruttori potranno disporre per rispettare i limiti del Regolamento. Per i van il limite alle emissioni di flotta nel 2021 era pari a 181,3 gCO₂/km e quindi alla flessibilità del 10% corrisponderanno crediti per 18,1 gCO₂/km.

Verifica della disponibilità di EF necessari per avvalersi dei crediti

La formula stabilita dalla Commissione UE nel “Pacchetto Automotive” e rivista con le modifiche riportate nel Report Salini, prevede l'esclusione dei quantitativi di EF impiegati nei VEEF. L'immatricolato VEEF è stato ipotizzato in graduale crescita a partire dal 2031, con un parco di circa un milione di veicoli entro il 2034 a cui



se ne aggiunge un altro milione nel 2035, quando il loro contributo diventa determinante. Pertanto, al 2035 ci sarà un parco di due milioni di VEEF che determinerà una domanda di EF di 2 milioni di tonnellate.

La domanda di EF necessaria a sostenere una flessibilità del 10%, calcolata applicando la suddetta formula, risulta essere pari ad 11,6 milioni di tonnellate, a cui devono essere aggiunti i 2 milioni destinati ad alimentare i VEEF, per un totale di 13,6 milioni. Nel caso dei van occorrerebbero 10,8 milioni di tonnellate di biofuels, di cui un milione destinato ad alimentare i VEEF.

In entrambi i casi sono quantitativi largamente inferiori a quelli già oggi presenti sul mercato europeo che ammontano a non meno di 16 milioni di tonnellate, come risulta dalla banca dati dell'Unione istituita ai sensi dell'articolo 31 bis della direttiva (UE) 2018/2001. Da evidenziare che la disponibilità calcolata di EF per la flessibilità delle auto e dei van non deve essere sommata a tali quantitativi, in quanto la formula già tiene conto della diversa destinazione dei fuels (60% auto; 20% van; 20% heavy duty).

In prospettiva 2030, grazie all'implementazione della Direttiva RED III, i 16 milioni di tonnellate oggi già disponibili cresceranno fino a 30 milioni nel 2030, superandoli ampiamente nel 2035.

Nessun dubbio, pertanto, che la disponibilità di combustibili ammissibili in Europa nel 2030 e nel 2035 sia in grado di supportare un quantitativo di crediti corrispondenti a livelli di flessibilità del 10% sia per le auto che per i van.

Verifica di una sufficiente disponibilità di EF anche per aviazione e marina

La domanda aggiuntiva di EF derivante dalle flessibilità previste dal Report Salini appare compatibile anche con il mantenimento di volumi adeguati per i settori hard-to-abate, in particolare aviazione e trasporto marittimo. La proposta Salini, infatti, introduce uno spazio regolatorio mirato, sia con flessibilità legate alla presenza sul mercato di EF sia con i VEEF, che determina per tali fuels una domanda stradale incrementale e progressiva.

Per aviazione e marina la normativa europea già prevede traiettorie dedicate: ReFuelEU Aviation richiede una quota SAF del 6% al 2030 e del 20% al 2035, mentre FuelEU Maritime impone una riduzione progressiva dell'intensità emissiva dei combustibili marittimi pari al 6% nel 2030 e al 14,5% al 2035. Questi obblighi, che includono anche quote minime di RFNBO, creano una domanda certa e programmabile di EF che si aggiunge alla domanda del settore stradale.

Per il calcolo dei quantitativi necessari nel settore aereo possiamo stimare un mercato europeo di 50 milioni di tonnellate di jet fuel, che determina una domanda di EF par ai 2,5 milioni di tonnellate nel 2030 e 7,5 nel 2035. Analogamente, per il settore navale, con un mercato europeo di 40 milioni di tonnellate di bunker, la domanda di EF sarà di 2 milioni di tonnellate nel 2030 e di 4 nel 2035.

Sommando tali quantitativi, utili a soddisfare la domanda dei settori aviazione e marittimo, alla domanda di EF necessari per disporre di una flessibilità del 10%, nonché per l'alimentazione dei VEEF del settore stradale, ne consegue una domanda complessiva di EF per l'intero comparto dei trasporti di 16,5 milioni di tonnellate al 2030 e di 26,5 al 2035. Sono quantitativi ampiamente inferiori alle previsioni di disponibilità di biofuels nel periodo considerato, che ammontano rispettivamente a 30 milioni di tonnellate nel 2030 e a 35 nel 2035.

La conclusione è che la disponibilità prospettica di EF risulta più che sufficiente a soddisfare, in modo equilibrato, sia la domanda dei settori hard-to-abate sia la domanda aggiuntiva del trasporto stradale generata dalle flessibilità contenute nel Report Salini, purché il quadro regolatorio offra certezza agli investimenti e favorisca tempestivamente l'aumento della capacità produttiva europea.

L'impatto sull'immatricolazione di auto e van al 2035

Le proposte incluse nel Report Salini prevedono, oltre alla compensazione del 10% ammessa con gli EF e all'introduzione della nuova categoria di veicoli ICE a zero emissioni (VEEF), anche una modifica del livello di riduzione dei limiti alle emissioni di CO₂ al 2035: del 90% invece che del 100% come pre-

sente nel Regolamento attualmente in vigore.

Pertanto, sfruttando tutta la compensazione del 10% per gli EF (che abbiamo visto generano un credito di 11,5 gCO₂/km) e aggiungendo il nuovo limite in g/km di CO₂ al 2035 che non deve essere azzerato ma ridotto del 90% (il che comporta un altro credito di 11,5% gCO₂/km), il target di flotta che deve essere rispettato per le nuove immatricolazioni sale così da 0 a 23 gCO₂/km. Nella stima sulle nuove immatricolazioni entrano ora anche i VEEF che sono veicoli a zero emissioni e contribuiscono al raggiungimento dei target. Per effettuare la simulazione delle immatricolazioni sono stati ipotizzati livelli medi di emissione per le ibride Plug-in e per le ibride/ICE pari rispettivamente a 20 gCO₂/km (mantenendo invariato l'utility factor) e 113 gCO₂/km. L'immatricolato VEEF è stato ipotizzato in crescita dal 2031, con un parco di 2 milioni di veicoli milione immatricolati nel 2035, quando il loro contributo diventerà determinante. Su queste basi è stata effettuata una valutazione di come potrà variare la ripartizione delle diverse tipologie di auto e van all'interno della flotta immatricolata nel 2035, mantenendo la piena compliance con le disposizioni previste dal Report Salini. In base a queste stime, la ripartizione del nuovo immatricolato al 2035 prevede il 45% di BEV, il 10% di VEEF, il 30% di Plug-in e il 15% di ibride e ICE. La stessa analisi è stata condotta per stimare le nuove immatricolazioni di van con il risultato che al 2035 sarà possibile una ripartizione con un 20% di BEV, 25% di VEEF, 30% di Plug-in e 25% di ibride e ICE.

In questo modo, la ripartizione del nuovo immatricolato, sia per le auto che per i van, è finalmente e decisamente in linea con la neutralità tecnologica.

Conclusioni

Il Report Salini rappresenta un passaggio importante per riaffermare il principio della neutralità tecnologica nel trasporto europeo. Riconoscendo il contributo degli EF accanto all'elettrificazione nel trasporto stradale, consente infatti di perseguire gli obiettivi climatici senza restringere le soluzioni disponibili, valorizzando investimenti industriali, infrastrutture esistenti e percorsi di decarbonizzazione complementari.

In particolare, le flessibilità introdotte dal Report Salini possono essere lette come complementari, non concorrenti, rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione di marina e aviazione e consentirebbero di valorizzare anche nel settore auto quote disponibili di carburanti sostenibili, senza compromettere il rispetto dei target settoriali già fissati per il trasporto aereo e navale.

In questa prospettiva, la ripartizione di nuovo immatricolato al 2035 per auto e van, consentite con quote consistenti di veicoli ICE anche dopo il 2035, purché alimentati con carburanti sostenibili e conformi, assume anche un importante valore strategico mantenendo aperta una pluralità di opzioni tecnologiche, sostenendo la competitività della filiera automotive ed evitando che la decarbonizzazione della mobilità dipenda da un'unica soluzione industriale e infrastrutturale.