

Contributo nell'ambito dell'esame dello Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (RED II)

Commissioni riunite 10^a (Industria, commercio, turismo) e 13^a (Territorio, ambiente, beni ambientali)
Senato della Repubblica

e

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

21 settembre 2021

Assopetroli-Assoenergia: chi siamo

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione, aderente a Confcommercio-Imprese per l'Italia, che dal 1949 rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le nostre aziende sono presenti sia sul canale "rete", sia su quello "extrarete", che ricomprende le forniture fuori dai punti vendita stradali, destinate tra l'altro al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione.

L'impatto del D.lgs. RED II sul comparto della distribuzione dei carburanti: premesse

Gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e al 2050, fissati dalla Legge europea sul clima, impongono a tutti gli Stati membri di accelerare il processo di transizione verso vettori energetici, carburanti e combustibili a più basso impatto ambientale.

Il presente provvedimento, pertanto, non si limita al mero recepimento della Direttiva (UE) 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili ma, in coerenza con la traiettoria di decarbonizzazione già tracciata dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima, introduce misure che riflettono un ancor maggiore livello di ambizione.

Di diretto impatto sulle imprese rappresentate da Assopetroli-Assoenergia sono, in particolare, le disposizioni relative all'incremento della quota di energie da fonti rinnovabili che le aziende sono chiamate ad immettere in consumo e quelle relative alla diffusione della mobilità elettrica. Si tratta in ogni caso di misure pienamente condivisibili nelle finalità, che però non saranno a costo zero per gli operatori e che sono connotate da criticità che dovranno essere gestite con incisività e con la massima sollecitudine. Nel prosieguo del documento si illustrano le principali criticità riscontrate e si propongono possibili soluzioni.

Nuovi fenomeni frodati connessi all'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti

L'articolo 39 del presente schema di decreto legislativo pone in capo ai singoli fornitori di benzina, diesel e metano l'obbligo di conseguire, entro il 2030, una quota pari ad almeno il 16% di fonti rinnovabili sul totale di carburanti immessi in consumo nell'anno di riferimento.

A tal proposito si osserva che l'aumento della c.d. "componente bio", miscelata nei carburanti, non è una misura neutra in termini di effetti, sia per gli operatori della distribuzione dei carburanti che per i cittadini. L'incremento della componente bio, infatti, si traduce in prima istanza in uno scompensamento organizzativo e in un aggravio dei costi a carico degli operatori, con conseguenti effetti inflattivi sul prezzo al consumo. Oltre a questo effetto "fisiologico", però, se ne registra uno "patologico": l'incremento della voce di costo "bio" (quantificabile oggi in circa 50 euro/mc, ma destinato a crescere in funzione dell'aumento delle quote d'obbligo), associato ad una fiscalità sui carburanti tra le più onerose d'Europa, allarga ulteriormente il *gap* competitivo tra gli operatori onesti e quelli che invece operano nell'illegalità. Gli operatori che alimentano il mercato illegale attraverso le proprie condotte fraudolente recano infatti un triplice danno:

- alle imprese sane, perpetrando una concorrenza scorretta e insostenibile;
- all'Erario, evadendo IVA e accise sui carburanti immessi in consumo;
- all'ambiente, eludendo *in toto* gli obblighi di immissione in consumo dei biocarburanti e dei biocarburanti avanzati.

Al fine di stroncare sul nascere i fenomeni di distorsione della concorrenza connessi agli obblighi bio, si ravvede l'urgenza di istituire un tavolo tecnico che veda la presenza strutturale delle associazioni di categoria del comparto carburanti, oltre che delle amministrazioni e delle agenzie fiscali competenti.

Si ritiene che tale sia la sede più idonea alla definizione concertata di misure di contrasto dei nuovi fenomeni di illegalità connesse ai biocarburanti, mirate e non lesive per gli operatori onesti, da implementare con la massima urgenza.

Un primo veicolo per l'introduzione di queste ultime potrebbe essere il decreto MITE, da adottare entro 180 giorni dall'istituzione della banca dati dell'Unione per la tracciabilità dei carburanti liquidi e gassosi per il trasporto, previsto dall'articolo 41 del presente schema di decreto legislativo.

Materie destinate alla produzione di biocarburanti avanzati

Ai sensi dell'articolo 39 del presente schema di decreto legislativo, il raggiungimento del target del 16% di fonti rinnovabili nel settore dei trasporti al 2030 è subordinato al rispetto di alcuni vincoli, tra i quali l'immissione in consumo di quote crescenti di biocarburanti avanzati, una limitazione dei biocarburanti e dei biogas prodotti a partire dalle materie elencate nell'allegato VIII parte B (ovvero olio da cucina usato e determinate tipologie di grassi animali) e un obbligo crescente di miscelazione di biocarburanti nella benzina, precedentemente non previsto.

Nel riguardare i sotto-obblighi di immissione in consumo di biocarburanti avanzati sarà necessario tenere sotto controllo l'impennata dei prezzi di questi ultimi, che si sta già registrando. A tal fine occorre agevolare l'operatività degli impianti di produzione di biocarburanti e biometano avanzati, inserendo nell'elenco di materie utilizzabili per la produzione degli stessi tutti i sottoprodotti incontrovertibilmente inadatti all'alimentazione o ad altri impieghi, che ottemperino ai criteri di sostenibilità previsti dalla normativa vigente.

Un esempio di tali sottoprodotti sono i residui liquidi e pastosi dell'industria agroalimentare i quali, ancorché non classificati come "rifiuto", non rappresentano rischi per la salute umana e animale, ma ciononostante non possono trovare impiego nel settore della mangimistica per comprovata inadeguatezza organolettica. Tali sottoprodotti, in ogni caso, avrebbero migliori performance ambientali (in termini di minori emissioni di CO₂) qualora destinati alla produzione di biometano.

I suddetti residui liquidi e pastosi potrebbero rientrare in una auspicabile lettura estensiva dell'Allegato VIII parte A, lettera d (frazione della biomassa corrispondente ai rifiuti industriali non idonei all'uso nella catena umana e alimentare), ovvero essere identificati come SOA (sottoprodotti di origine animale) idonei alla produzione di biocarburanti avanzati.

Tale soluzione, peraltro, sarebbe in linea con l'impegno del Governo assunto con l'approvazione di due ordini del giorno al DL Semplificazioni (decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77).

Obbligo di miscelazione della benzina

Quanto agli obblighi di miscelazione della benzina con biocarburanti previsti dal già richiamato articolo 39 del presente schema di decreto legislativo, pari ad almeno lo 0,5% dal 2023 e almeno allo 3% dal 2025, si evidenzia che questi richiederanno un adeguamento *ad hoc* di tutta la filiera della distribuzione dei carburanti.

Oltre al costo di approvvigionamento dei biocarburanti, infatti, sarà necessario effettuare adeguamenti infrastrutturali onerosi e difficili da stimare, completamente a carico degli operatori. Secondo alcuni studi di settore, percentuali significative di bioetanolo, in miscela con la benzina, necessitano di accorgimenti tecnici e operativi che dovranno essere implementati in modo coordinato da tutta la filiera distributiva. Al fine di garantire la realizzazione tempestiva ed efficace di tali adempimenti, si ravvisa la necessità di istituire un tavolo tecnico con tutte le associazioni di categoria della filiera, sotto il coordinamento del MITE.

Ammodernamento della rete carburanti e diffusione della mobilità elettrica

L'articolo 45 dello schema di decreto legislativo in commento reca semplificazioni in materia di autorizzazione delle infrastrutture di ricarica elettrica. Il comma 7, in particolare, prevede che i comuni, con propri provvedimenti, disciplinino la programmazione dell'installazione, della realizzazione e della gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso prevedendo, ove

tecnicamente possibile, l'installazione di un punto di ricarica ogni sei veicoli elettrici immatricolati, in relazione ai quali non risultino già presenti punti di ricarica nella comunicazione di cui al comma 6.

A tal proposito è bene evidenziare che, mediante l'installazione di siti di ricarica *High Power Charge* con una potenza tale da consentire la ricarica del veicolo in pochi minuti (contro le svariate ore necessarie per una ricarica completa con le colonnine attualmente più diffuse, ovvero quelle da 22kW), i punti vendita carburante – che sono complessivamente 22.698, disseminati in tutta Italia – si candidano ad essere l'infrastruttura strategica per lo sviluppo della futura rete di ricarica.

La disponibilità di piazzali, inoltre, permetterebbe di risolvere le criticità connesse alla carenza di spazi idonei a tale scopo, soprattutto nei centri cittadini. Non da ultimo i punti vendita possono garantire maggiore stabilità alla rete elettrica attraverso l'installazione di sistemi di accumulo *in situ*, potenzialmente alimentati da elettricità prodotta da FER, e potranno anche fornire, in futuro, il servizio di ricambio delle batterie dei veicoli elettrici.

Affinché la rete carburanti possa espletare a pieno il proprio ruolo chiave nella diffusione della mobilità elettrica, si invita però alla definizione di un quadro normativo armonico, evitando stratificazioni e norme frammentarie, quali quelle di cui al citato articolo 45, che andrebbero a sovrapporsi alle disposizioni del D.lgs. n.257/2016 di attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi (c.d. DAFI). Serve piuttosto un piano organico, che preveda anche un piano pubblico di supporto alla ristrutturazione e all'ammodernamento della rete carburanti. In tal senso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza non è stato abbastanza incisivo ma, se si desidera dare realmente slancio alla mobilità elettrica, è necessario correre ai ripari con urgenza.

Si richiama inoltre l'attuale permanenza di un vincolo normativo che dovrà essere rimosso per garantire una più rapida diffusione dell'elettromobilità: i titolari/gestori delle stazioni di servizio, ai sensi dell'art. 4 comma 9 del D.Lgs. 257/2016, sono attualmente equiparati ai consumatori finali dell'energia elettrica e, pertanto, acquistano per uso proprio l'energia elettrica, fatturando al cliente soltanto il servizio di ricarica. L'eliminazione di questo ostacolo normativo porterebbe a una reale liberalizzazione del mercato delle ricariche, dando così slancio agli investimenti infrastrutturali anche presso le stazioni di servizio.

Definizione di società di vendita di energia termica

L'articolo 27 dello schema di decreto legislativo prevede che le società di vendita di energia termica a soggetti terzi per quantità superiori a 500 TEP annui, a decorrere dal 1° gennaio 2024, prevedono una quota dell'energia venduta sia rinnovabile. Poiché nel provvedimento non è presente la definizione di "società che effettuano vendita di energia termica" si ritiene necessario introdurla, al fine di definire con esattezza l'identità di tali soggetti ed evitare sovrapposizioni con i soggetti che,

invece, effettuano la vendita di carburanti e combustibili destinati ad uso riscaldamento, che non sono inclusi nella norma in questione.

In sintesi: le osservazioni di Assopetroli-Assoenergia

- **Nuovi fenomeni frodatori connessi all’obbligo di immissione in consumo di biocarburanti** – al fine di stroncare sul nascere i fenomeni di distorsione della concorrenza connessi ai crescenti obblighi di immissione in consumo di biocarburanti, si ravvede l’urgenza di istituire un tavolo tecnico che veda la presenza strutturale delle associazioni di categoria del comparto carburanti, oltre che delle amministrazioni e delle agenzie fiscali competenti.
- **Materie destinate alla produzione di biocarburanti avanzati** – Al fine di tragguardare i sotto-obblighi di immissione in consumo di biocarburanti e biometano avanzati limitando l’impennata dei prezzi che si sta già registrando, è prioritario inserire nell’elenco di materie utilizzabili per la produzione degli stessi tutte le materie incontrovertibilmente inadatte all’alimentazione o ad altri impieghi, che ottemperino ai criteri di sostenibilità previsti dalla normativa vigente, quali i residui liquidi e pastosi dell’industria agroalimentare.
- **Obbligo di miscelazione della benzina** – Si ravvisa la necessità di un tavolo tecnico con tutti gli attori della filiera della distribuzione dei carburanti, coordinato dal MITE, finalizzato ad un’implementazione armonica degli adeguamenti infrastrutturali necessari per l’integrazione della componente bio nella benzina.
- **Ammodernamento della rete carburanti e diffusione della mobilità elettrica** – Affinché la rete carburanti possa espletare a pieno il proprio ruolo chiave nella diffusione della mobilità elettrica, si evidenzia la necessità di un quadro normativo armonico, che preveda anche un piano di sostegno pubblico alla riconversione della rete. Si invita inoltre a provvedere alla liberalizzazione delle ricariche elettriche, rimuovendo gli ostacoli normativi ancora in essere.
- **Definizione di “società che effettuano vendita di energia termica”** – al fine di evitare sovrapposizioni con i soggetti che effettuano la vendita di carburanti e combustibili destinati ad uso riscaldamento, ai quali l’articolo 27 non si riferisce, si suggerisce di introdurre nel testo del provvedimento la definizione di “società che effettuano vendita di energia termica”.