



Roma, 18 novembre 2024

**ASSOCOSTIERI**  
**PROPOSTE RELATIVE ALLA NORMATIVA SUI BIOCARBURANTI**

**Associazione Nazionale Logistica Energetica**

00143 Roma – Via di Vigna Murata, 40  
Telefono: +39 (06) 5004658/9 – (06) 5910049  
Fax: +39 (06) 5011697 - [www.assocostieri.it](http://www.assocostieri.it)  
[assocostieri@assocostieri.it](mailto:assocostieri@assocostieri.it) – [assocostieri@pec.it](mailto:assocostieri@pec.it)  
Cod. Fisc. 97024500585

## Introduzione

Nell'ottica del perseguimento di uno sviluppo sostenibile dei Paesi della comunità mondiale, sono stati già da tempo avviati i processi di transizione energetica e decarbonizzazione di molti sistemi economici, con particolare attenzione ai settori e alle attività maggiormente inquinanti.

Lo scorso mese di aprile si è tenuto a Torino il G7 Clima, Energia e Ambiente, nel corso del quale Assocostieri, insieme ad altri rilevanti stakeholder europei, ha sottoscritto il Turin Joint Statement on Sustainable Biofuels, un documento di indirizzo politico volto a supportare le azioni di coordinamento mondiale che mirano a perseguire ambiziosi obiettivi di salvaguardia ambientale, evidenziando il fondamentale ruolo giocato in tale ambito dai biocarburanti.

Il testo congiunto ha infatti ricordato i molteplici vantaggi dei biocarburanti sostenibili e delle loro value chains, come l'accrescimento della sicurezza energetica attraverso la diversificazione delle fonti, la facilità di integrazione nei sistemi logistici esistenti, la compatibilità con gli attuali motori in commercio, la promozione di un'economia circolare green e la spinta verso un'agricoltura più sostenibile tramite l'implementazione di pratiche climaticamente intelligenti a zero/negative emissioni di carbonio.

In continuità con tali linee di indirizzo, Assocostieri ritiene necessario che in Italia si continuino a implementare politiche e normative capaci di creare le condizioni per un ulteriore sviluppo del mercato dei vettori energetici bio, e per questo motivo ha deciso di avviare, insieme ai propri associati, l'analisi di una serie di specifiche tematiche tecnico-normative da cui far scaturire proposte per gli enti istituzionali competenti.

### 1. PFAD e altri prodotti derivanti da olio di palma

La normativa italiana, con particolare riferimento al decreto biocarburanti del 16 marzo 2023 n. 107, prevede un ban, a decorrere dall'anno di immissione in consumo 2024, dei prodotti derivati da olio di palma, tra cui il Palm Fatty Acid Distillate (PFAD), ovvero acidi grassi derivanti dal trattamento dei frutti di palma da olio.

A seguito di una richiesta ufficiale di Assocostieri formulata al Gestore dei Servizi Energetici lo scorso mese di marzo, il MASE, con il parere favorevole del Comitato tecnico consultivo sui biocarburanti, ha diffuso una circolare riportante le indicazioni per la possibile valorizzazione del PFAD per gli anni di immissione 2023 e 2024, prevedendo, in sostanza, una netta distinzione sul portale Biocar tra PFAD certificato come "Rifiuto o residuo (Waste or Residue)", non soggetto ai limiti di utilizzo di cui all'articolo 5, commi 8, 9 e 10 del Decreto 107/2023 e s.m.i., e PFAD privo di tale certificazione, soggetto alle predette limitazioni.

Nelle ultime interlocuzioni intercorse con il MASE, è stato confermato verbalmente che per tutte le tipologie di PFAD, compresa quella dotata di certificazione “Rifiuto o residuo (Waste or Residue)”, a partire dal 2025 faranno fede le disposizioni normative previste dal DM 107/2023, con particolare riferimento al comma 10 dell’articolo 5.

A tal riguardo, c’è da considerare che tale comma, concordemente all’art. 40 comma 1 lettera c) del Decreto Legislativo n. 199 dell’8 novembre 2021, esclude i prodotti energetici derivanti da olio di palma “*salvo che gli stessi siano certificati come biocarburanti, bioliquidi o combustibili da biomassa a basso rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, nel rispetto dei criteri dettati dall’articolo 4 del Regolamento delegato (UE) 2019/807 della Commissione europea*”.

Nel merito, il citato articolo 4 del Regolamento 2019/807 stabilisce che la certificazione a basso rischio ILUC è condizionata dal soddisfacimento di tutti i seguenti criteri:

- a) i biocarburanti, i bioliquidi e i combustibili da biomassa rispettano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001;
- b) i biocarburanti, i bioliquidi e i combustibili da biomassa sono stati prodotti a partire da materie prime supplementari ottenute tramite misure di addizionalità che rispettano i criteri specifici di cui all'articolo 5;
- c) gli elementi di prova necessari per individuare le materie prime supplementari e dimostrare le dichiarazioni relative alla produzione di materie prime supplementari sono debitamente raccolti e accuratamente documentati dagli operatori economici interessati.

Relativamente al punto a), la direttiva (UE) 2018/2001 (RED II), all’art. 29 comma 1 precisa che “*i biocarburanti, i bioliquidi e i combustibili da biomassa prodotti **a partire da rifiuti e residui diversi dai residui dell'agricoltura, dell'acquacoltura, della pesca e della silvicoltura** devono soddisfare soltanto i criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra definiti al paragrafo 10 per essere presi in considerazione ai fini di cui alle lettere a), b) e c) del primo comma. Il presente comma si applica anche ai rifiuti e ai residui che sono stati trasformati in un prodotto prima di essere trattati per ottenere biocarburante, bioliquido o combustibile da biomassa*”.

Relativamente al punto b), c’è da osservare che il citato articolo 5 stabilisce che “*I biocarburanti, i bioliquidi e i combustibili da biomassa possono essere certificati come combustibili a basso rischio di cambiamento indiretto di destinazione d'uso dei terreni solo se:*

- a) *le misure di addizionalità per la produzione di materie prime supplementari soddisfano almeno una delle seguenti condizioni:*
- i. diventano finanziariamente attraenti o non incontrano ostacoli alla loro attuazione solo perché i biocombustibili, i bioliquidi e i combustibili da biomassa prodotti a partire da materie prime supplementari possono essere contabilizzati ai fini del conseguimento degli obiettivi in materia di energie rinnovabili a norma della direttiva 2009/28/CE o della direttiva (UE) 2018/2001;*
  - ii. consentono la coltivazione di colture alimentari e foraggere su terreni abbandonati o pesantemente degradati;*
  - iii. sono applicate da piccoli agricoltori;*
- b) *le misure di addizionalità sono adottate non oltre 10 anni prima della certificazione dei biocarburanti, dei bioliquidi e dei combustibili da biomassa come combustibili a basso rischio di cambiamento indiretto di destinazione d'uso dei terreni”.*



Sulla base di quanto osservato, e tenendo conto che anche nel PNIEC i biocarburanti avanzati prodotti da rifiuti e residui sono considerati di particolare interesse per aspetti di sostenibilità (paragrafo 2.5 pag. 186), si invita a valutare la possibilità di ammettere l'utilizzo del PFAD certificato come “Rifiuto o residuo (Waste or Residue)” anche dopo il 2024, senza necessità di certificazione di basso rischio ILUC.

## **2. Bioetanolo e altri biocarburanti utilizzabili per l'assolvimento degli obblighi in purezza**

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), recentemente aggiornato, nell'ambito della dimensione della ricerca, dell'innovazione e della competitività, ha posto l'attenzione sull'importanza dei biocarburanti, e in particolare su quelli avanzati, prodotti a partire dai rifiuti, residui, materie cellulosiche di origine non alimentare e materie ligno-cellulosiche, dettagliate all'interno dell'Allegato IX della direttiva 2009/28/CE. A tal proposito, il Piano ha evidenziato che le principali filiere tecnologiche nell'ambito del settore dei trasporti, includono anche i biocombustibili liquidi attraverso i processi di fermentazione, come ad esempio il bioetanolo.

Il Decreto Ministeriale n. 107 del 16 marzo 2023, modificato dal DM n. 343 del 20 ottobre 2023, ha introdotto un elenco che individua i biocarburanti liquidi utilizzabili ai fini dell'assolvimento dell'obbligo in purezza, ammettendone di fatto solamente quattro tipologie: biodiesel, bio-GPL, biometano liquefatto e HVO.

Con la fine del 2024 avrà termine il periodo transitorio introdotto dal DM 343/2023 che permette l'utilizzo dell'assimilato alla purezza, e pertanto i soggetti obbligati saranno chiamati ad assolvere all'obbligo normativo in modo più stringente.

Appare quindi ancora più necessario, anche in un'ottica di rispetto del principio di neutralità tecnologica, consentire agli operatori del settore di poter ampliare la gamma di scelta a loro disposizione e di preferire la fetta di mercato ritenuta maggiormente conveniente.

In linea generale si ritiene infatti che, ai fini del raggiungimento degli obiettivi di immissione in consumo di biocarburanti in purezza, di cui all'art. 3, commi 10 e ss. del Decreto MASE n. 107/2023, possa essere opportuno eliminare il limite di utilizzo relativo ai soli quattro biocarburanti menzionati al comma 13 del citato articolo e aprire, pertanto, all'intera gamma di biocarburanti già oggi disponibili sul mercato. In subordine, qualora non fosse ritenuta percorribile l'eliminazione del limite di utilizzo sopra menzionato, si propone l'ampliamento della gamma di biocarburanti utilizzabili, a cominciare dall'aggiunta del bioetanolo, finora utilizzato in miscelazione con la benzina (tenendo conto che in percentuali superiori al 40%, come per l'utilizzo dell'E85, la miscela ad alta percentuale di bioetanolo più comune, serve un motore specifico come il motore Flex).

### **3. Semplificazioni nell'ambito dell'implementazione degli obblighi di immissione in consumo di vettori energetici rinnovabili nei trasporti, di cui al Decreto 16 marzo 2023 e s.m.i.**

Il Decreto MASE n. 107 del 16 marzo 2023 e s.m.i. rende attuabili le disposizioni di cui all'art. 39 e ss. del D. Lgs. 199/2021 e s.m.i. in relazione agli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti stradali e ferroviari attraverso l'immissione in consumo di vettori energetici rinnovabili (Biocarburanti, Renewable Fuels of Non Biological Origin e Recycled Carbon Fuels).

Il menzionato Decreto Legislativo prevede altresì, in linea con quanto previsto dalla normativa europea di settore, che alcune filiere debbano essere limitate nell'utilizzo. Ci riferiamo in particolare ai biocarburanti di tipologia c.d. *double counting*, ai biocarburanti da filiera *food & feed* e ai biocarburanti da filiera ad alto rischio ILUC.

Il Decreto 107/2023, attuativo rispetto alle disposizioni sopra citate, prevede che la verifica del rispetto di tali limiti di utilizzo debba essere effettuata all'atto della verifica dell'assolvimento degli obblighi di immissione in consumo, ovvero a valle delle operazioni di emissione dei Certificati di Immissione in Consumo (CIC) da parte del GSE e del relativo mercato, gestito sia tramite piattaforma M-CIC del GME sia mediante la registrazione degli scambi bilaterali su piattaforma BIOCAR del GSE.

L'attuale scadenza per la verifica del rispetto dei limiti di utilizzo, come detto coincidente con la verifica dell'assolvimento degli obblighi, comporta una proliferazione delle tipologie di CIC

disponibili sul mercato che comporta l'aumento della complessità del meccanismo d'obbligo in un settore in cui gli adempimenti di carattere ambientale sono, oltretutto, molteplici.

L'allegato 7 alle Regole Applicative del GSE riguardo alla gestione del meccanismo in oggetto elenca le tipologie di CIC potenzialmente oggetto di emissione da parte del Gestore: tali tipologie ammontano complessivamente a ca. 30 casistiche, rispetto alle 3 disponibili per gli anni precedenti sul mercato. Le nuove tipologie di CIC si rendono necessarie in quanto, rispetto al precedente meccanismo previsto dal Decreto MiSE 10 ottobre 2014, il Certificato deve possedere alcuni attributi aggiuntivi che consentano di tracciare:

1. l'obbligo per il quale può contribuire all'assolvimento (Purezza, Avanzato, Bio-Benzina, Tradizionale);
2. i limiti di utilizzo ai quali è soggetto il biocarburante sottostante al Certificato stesso;
3. il contenuto energetico equivalente sottostante al CIC, sempre ai fini del monitoraggio dei limiti di cui al precedente punto.

Il monitoraggio dei limiti di utilizzo attraverso i CIC comporta, oltre al proliferare di tipologie di titoli disponibili, anche una complessa attività di conversione di CIC in contenuto energetico equivalente (si veda il precedente punto 3), al fine di verificare che il Certificato sia utilizzabile, talvolta dovendo tenere in considerazione più limiti di utilizzo contemporaneamente.

A parere della scrivente Associazione, tale impostazione potrebbe essere penalizzante per le aziende in quanto oltremodo complessa.

La soluzione proposta da Assocostieri rispetto a questa tematica concerne l'anticipazione del momento della verifica del rispetto dei limiti di utilizzo dei biocarburanti al momento dell'emissione dei CIC.

Tale semplificazione consentirebbe di correlare il limite di utilizzo dei biocarburanti direttamente all'impresso in consumo del Soggetto obbligato che li miscela o li immette in purezza, semplificando poi la gestione del portafoglio CIC degli operatori potenzialmente acquirenti dei titoli.

Auspiciabilmente, tale sistema consentirebbe anche di aumentare la liquidità del mercato dei CIC, attraverso una riduzione della frammentazione delle tipologie disponibili sul mercato.

Concludendo, al fine di tener conto che non tutti i Soggetti obbligati miscelano e/o immettono in consumo, anche in purezza, biocarburanti, all'atto dell'auspicata implementazione della proposta di cui sopra può essere altresì opportuno prevedere una soglia di tolleranza che incrementi, rispetto all'effettivo limite di utilizzo previsto da normativa, il quantitativo di biocarburanti incentivabili per le tipologie attualmente soggette a cap. A titolo esemplificativo, si potrebbe prevedere che il quantitativo di biocarburanti da filiere food/feed incentivabili al Soggetto obbligato che li immette in consumo possa essere definito come il 2,3% del contenuto energetico complessivo immesso in consumo dallo stesso più un ulteriore x % di tolleranza che tenga conto dell'impresso in consumo dei

Soggetti obbligati che effettivamente non miscelano annualmente biocarburanti. Tale percentuale di tolleranza potrebbe essere chiaramente oggetto di affinamento nel corso del tempo.

#### 4. Parificazione delle agevolazioni fiscali

Lo sviluppo del mercato del GNL è uno degli strumenti utili per il raggiungimento di tre importanti macro-obiettivi legati all'implementazione del sistema dei trasporti: competitività del Paese, riduzione dell'impatto ambientale e decarbonizzazione dei consumi energetici, sicurezza dell'approvvigionamento e flessibilità negli utilizzi finali delle fonti energetiche.

I benefici derivanti dallo sviluppo della filiera del GNL per il suo utilizzo come combustibile sono riportati anche nel nuovo Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), che ha riconosciuto un ruolo importante al GNL, in particolare per i trasporti marittimi e pesanti nonché in un'ottica di diversificazione delle fonti di approvvigionamento e di sicurezza della fornitura di gas.

Perché i suddetti benefici risultino apprezzabili, è però opportuno che il mercato del GNL raggiunga adeguate dimensioni. A tale scopo il sistema è stato chiamato a sostenere importanti investimenti lungo tutta la filiera di tale combustibile e pertanto è necessario, a parere della scrivente, che siano messe in campo una serie di misure di sostegno, volte a definire condizioni economiche favorevoli allo sviluppo del mercato stesso.

Considerando quanto introdotto dall'art. 5 comma 3 del Decreto-Legge n. 181 del 9 dicembre 2023, convertito con Legge n. 11 del 2 febbraio 2024, ovvero che ***“Le agevolazioni in materia di accisa previste per il gasolio dal testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, si applicano, nell'ambito di un programma pluriennale ai sensi dell'articolo 16 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, anche al biodiesel utilizzato tal quale, negli usi ammessi dalla disciplina specifica di settore”***, c'è da considerare che tali agevolazioni creano di fatto una discriminante sulla tassazione d'accisa del biodiesel a discapito di GNL e bioGNL. In quest'ottica, ASSOCOSTIERI ha considerato positivamente l'iniziativa del MIT che ha stabilito, in attuazione della disposizione prevista nel decreto-legge n. 17/2022 (convertito, con modifiche, con legge 27 aprile 2022, n. 34), criteri e modalità per l'erogazione di 25 milioni di euro, sottoforma di credito d'imposta, per sostenere le spese per l'acquisto di carburanti, per le imprese di autotrasporto di merci che hanno utilizzato mezzi ecologici alimentati a gas liquefatto (GNL) nel periodo 1 febbraio - 31 dicembre 2022, ed auspica l'adozione di provvedimenti analoghi anche per le annualità successive.

## 5. Contrasto all'illegalità

Nelle ultime riunioni del Tavolo tecnico sul settore biocarburanti organizzate dal MASE, è emersa la necessità di mantenere alta l'attenzione al rischio di possibili frodi, nonché di sviluppare, di conseguenza, adeguate misure di contrasto all'illegalità.

Per tale motivo si ritiene utile proporre, come possibile azione preventiva, un'implementazione del portale BIOCAR che consenta ai soggetti obbligati che effettuano l'autodichiarazione di immissione in consumo tramite la piattaforma di poter avere contezza, in tempo reale, della loro situazione contabile.

In particolare, data la crescente complessità del metodo di calcolo per il rilascio dei CIC, sarebbe opportuno che già in fase di valorizzazione della dichiarazione sul portale BIOCAR venga data contezza ai soggetti obbligati del numero e della tipologia di CIC generati dalle immissioni in consumo di vettore energetici rinnovabili, e di quelli complessivi in termini di obbligo gravante sul soggetto obbligato stesso, ovviamente soggetti alle successive verifiche e riconferma da parte del GSE.



## 6. Forniture per settori avio e marittimo

Com'è noto, il corpo normativo dell'Emission Trading System, a partire dalla Direttiva 2003/87/CE (Direttiva ETS) che istituisce il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, sta fornendo un considerevole contributo al raggiungimento del target di neutralità climatica proposto in sede politica. Esistono tuttavia alcuni elementi di criticità che sarebbe necessario chiarire.

Ad esempio, sarebbe utile che la normativa fornisse indicazioni più dettagliate sui documenti che i soggetti obbligati devono fornire agli operatori del trasporto aereo e marittimo affinché questi possano valorizzare ai fini ETS i biocarburanti acquistati.

Per quel che riguarda il settore dell'aviazione, una prima analisi delle normative porta a considerare l'art. 54 bis comma 2 del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 (Monitoring and Reporting Regulation - MRR), che riporta che *“l'operatore aereo garantisce che qualsiasi quantitativo di carburante ammissibile per l'aviazione rivendicato sia certificato conformemente all'articolo 30 della direttiva (UE) 2018/2001”*.

La direttiva richiamata, nota anche come RED II, infatti, all'art. 30 stabilisce che *“Laddove i biocarburanti, i bioliquidi e i combustibili da biomassa o altri combustibili che possono essere conteggiati ai fini del calcolo del numeratore di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera b), siano considerati ai fini di cui agli articoli 23 e 25 e all'articolo 29, paragrafo 1, primo comma, lettere a),*

b) e c), gli Stati membri impongono agli operatori economici **l'obbligo di dimostrare che sono stati rispettati i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 e paragrafo 10. A tal fine, obbligano gli operatori economici a utilizzare un sistema di equilibrio di massa [...]**".

Si deduce dunque la necessità di accompagnare una partita di carburante sostenibile con un certificato di sostenibilità e di riduzione emissiva, ex. art. 9, comma 6, DM 14/11/2019.

Tale certificato di sostenibilità potrà essere eventualmente corredato da una dichiarazione del fornitore emessa ex DPR 445/00 con cui si garantisce che la quota di prodotto sostenibile contenuta nella partita fornita al cliente finale fa parte del lotto sostenibile del quale viene trasmessa la relativa documentazione di sostenibilità.

Gli allegati X bis e X ter del MRR suggeriscono poi la necessità, per gli operatori dei settori considerati, di esibire, ai fini ETS, il contratto di acquisto della partita di carburante sostenibile, con le relative informazioni sul fornitore, nonché sul tipo e quantitativo di combustibile acquistato.

L'articolo 39, paragrafo 4 del Monitoring and Reporting Regulation, ripreso anche dall'articolo 5.3.3 del "*MRR Guidance document No. 3*", suggerisce poi che produttore e gestore/consumatore siano collegati alla stessa rete per garantire che l'acquisto sia effettivamente riflesso nel bilancio di massa ai fini della RED II (come rappresentato dai registri del biogas).

Si ritiene in ogni caso utile un'indicazione scritta, a riguardo, da parte degli enti competenti.

## **7. Misure di stimolo alla domanda**

Le linee d'indirizzo dettate dalle politiche di transizione ecologica europee e nazionali, tradotte in norme vincolanti per tutti i soggetti obbligati operanti nel settore dei trasporti, stanno inevitabilmente determinando nuove condizioni di mercato, di fatto ancora caratterizzato dalla presenza congiunta di vettori energetici di origine fossile e di carburanti alternativi.

Il Decreto biocarburanti n. 107 del 16 marzo 2023, riferimento per i trasporti stradali e ferroviari, ha stabilito percentuali di obbligo di immissione in consumo di biocarburanti via via crescenti con il passare degli anni, imponendo ai soggetti obbligati extracosti legati alla maggiore onerosità economica di tali vettori energetici.

Ne consegue la necessità di predisporre misure di stimolo alla domanda, per favorire la dinamicità degli scambi commerciali, la competitività del sistema imprenditoriale nazionale e un auspicabile e generalizzato abbassamento dei prezzi.

A tal fine, si ritiene opportuno proporre le seguenti misure:

- a) mantenimento del motore endotermico anche dopo il 2035 per l'alimentazione a biocarburanti, in modo che questi ultimi siano pienamente riconosciuti come soluzione eco-compatibile alternativa all'elettrico;
- b) estensione dell'esenzione d'accisa a tutti i biocarburanti, magari anche attraverso l'applicazione automatica agli stessi del principio di equivalenza fiscale (sistema di applicazione delle accise per il quale i prodotti energetici non previsti dal Testo Unico delle Accise vengono tassati in relazione al combustibile che vanno a sostituire), ovvero il beneficio del medesimo trattamento fiscale previsto per i corrispettivi combustibili fossili che godono di esenzione o agevolazione d'accisa, in virtù della destinazione d'uso e non già in funzione della tipologia del prodotto;
- c) Formulare eventuali proposte in sede di monitoraggio della relazione analitica della Commissione al Parlamento europeo sull'incentivazione alla diffusione dei biocarburanti avanzati, prevista entro il 31 dicembre 2025 dall'art. 15 comma 2 del regolamento UE del 14 maggio 2024 sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli pesanti.
- d) riduzione del pedaggio autostradale ai veicoli alimentati con biocarburanti;
- e) non applicabilità dei limiti di circolazione per veicoli alimentati al 100% a biocarburanti, aspetto da monitorare attraverso apposita soluzione tecnologica che garantisca l'affidabilità dei dati afferenti ai combustibili presenti nel proprio serbatoio.



## **8. Revisione degli obblighi di immissione in consumo per il metano nei trasporti**

Il Decreto 107 del 16 marzo 2023 introduce, dall'anno di immissione in consumo 2023, le nuove condizioni, i nuovi criteri e le nuove modalità di attuazione dell'obbligo di utilizzo di energia da fonti rinnovabili nei trasporti, come previsto dalla Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED), che mira a contribuire significativamente alla riduzione delle emissioni di gas serra, in linea con gli obiettivi dell'Unione Europea per la transizione energetica e la sostenibilità ambientale.

Nel contesto italiano, il decreto stabilisce obblighi specifici per i carburanti, compreso il metano (gas naturale), sia in forma compressa (CNG) che liquida (GNL), fissando a zero l'obbligo di immissione in consumo per gli anni 2023 e 2024. Questa decisione riflette una valutazione del livello di maturità del mercato del GNL nei trasporti.

Tuttavia, nonostante gli sforzi compiuti, i costi associati a tali obblighi rimangono significativamente elevati e il settore non è ancora in grado di sostenere l'impatto economico senza gravi ripercussioni. Se non si interviene tempestivamente, il rischio è quello di ostacolare lo sviluppo di un settore chiave per la decarbonizzazione del trasporto pesante.

L'utilizzo del GNL, che già oggi offre un'alternativa più pulita rispetto ai carburanti fossili tradizionali, rappresenta un passaggio cruciale verso l'introduzione su larga scala di biometano e RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin). Per garantire una transizione graduale e sostenibile, è necessario incentivare lo sviluppo della filiera del metano/GNL, che costituisce una piattaforma tecnologica essenziale per la futura integrazione dei combustibili rinnovabili.

Chiediamo, pertanto, una revisione dell'Allegato 5, Parte B, del Decreto 107/2023, che regola le percentuali d'obbligo di immissione per il metano immesso in consumo. In particolare, si propone di prorogare l'obbligo incidente sul metano, pari a zero, anche per gli anni 2025 e 2026. Questa proroga permetterebbe di consolidare ulteriormente la filiera del GNL e di creare auspicabilmente condizioni economiche più favorevoli per l'immissione di biometano e RFNBO e garantire una transizione energetica efficace e sostenibile nel lungo termine. Tale proroga non rappresenta un freno all'innovazione, ma un'azione strategica per evitare che il peso di obblighi troppo onerosi comprometta lo sviluppo di un settore già impegnato a ridurre le emissioni. L'obiettivo rimane lo stesso: un trasporto più pulito, ma con una progressione calibrata sulle reali condizioni del mercato.

Confidiamo che le istituzioni considerino con attenzione questa proposta per sostenere il settore in modo equilibrato e garantire il successo della transizione energetica.

## **9. Posticipazione delle scadenze per la verifica dell'assolvimento degli obblighi maturati sulla base dell'immesso in consumo nel 2023**

Il Decreto 107 del 16 marzo 2023 prevede, all'articolo 7, comma 1, che il GSE verifichi l'assolvimento degli obblighi di immissione in consumo di vettori energetici rinnovabili tra il 1° e il 30 novembre, con riferimento all'immissione in consumo dell'anno precedente.

Per l'anno di immissione in consumo 2023, tuttavia, gli adempimenti in capo agli operatori sono stati innovati diverse volte:

- con Decreto 343 del 20 ottobre 2023, il MASE ha introdotto nuove indicazioni in ambito di incentivazione dei biocarburanti immessi e utilizzati in purezza e, inoltre, ha individuato la nuova fattispecie dei biocarburanti assimilati alla purezza;
- con nota circolare n. 176540 del 30 settembre 2024, il MASE ha dato mandato al GSE di aggiornare le proprie Regole Applicative precedentemente pubblicate, sospendendo al contempo l'operatività dei Conti Proprietà e spostando la scadenza di cui all'articolo 7, comma 1 del Decreto 16 marzo 2023 al mese di gennaio 2025 (con scadenza per la registrazione delle transazioni di CIC fissata al 31 dicembre 2024);

- intorno alla metà di novembre, il GSE ha aperto dei procedimenti amministrativi nei confronti Soggetti obbligati comunicando che, in virtù dell'aggiornamento delle Regole Applicative, la valorizzazione dei CIC per biocarburanti immessi in purezza e assimilati alla purezza, nonché la valorizzazione dei CAP pubblicati sui Conti Proprietà, sarebbero stati soggetti a modifiche. Tali procedimenti, con conclusione entro 30 giorni dalla comunicazione di avvio, potrebbero pertanto chiudersi entro la metà di dicembre.

Si consideri, inoltre, che per il 2023 sussistono adempimenti sia ai sensi del Decreto MiSE 10 ottobre 2014 (per il periodo dal 1° gennaio 2023 al 13 aprile 2023) sia ai sensi del Decreto MASE 16 marzo 2023 (dal 14 aprile 2023 in poi), fattispecie che presenta complessità gestionali già note al settore.

A parere di ASSOCOSTIERI, la conclusione dei procedimenti sopra indicati a ridosso della chiusura del periodo per la registrazione delle transazioni di CIC (attualmente prevista, come sopra detto, al 31 dicembre) potrebbe aggiungere ulteriori criticità per la corretta allocazione dei titoli stessi.

I Soggetti obbligati avrebbero, infatti, potenzialmente solo 15 giorni per concludere transazioni sui CIC emessi a fronte di biocarburanti immessi in purezza, pur in presenza di un mercato illiquido che già di per sé presenta difficoltà elevate per i Soggetti obbligati che si trovano in posizione di dover acquistare titoli.

ASSOCOSTIERI propone, pertanto, la posticipazione della finestra di verifica dell'assolvimento degli obblighi di almeno un mese, da gennaio a febbraio 2025, al fine di riuscire a conseguire una allocazione ottimale dei CIC disponibili sul mercato.

**ASSOCOSTIERI**  
**Il Direttore Generale**  
**Avv. Dario Soria**

