

POSIZIONAMENTO MOTUS-E: RECEPIMENTO ARTICOLO 25 RED III

Contesto Normativo Europeo

La RED III (Direttiva (UE) 2023/2171) rappresenta un aggiornamento della Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED II), con l'obiettivo di incrementare l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, in particolare nel settore dei trasporti. I principali target includono:

- Una quota minima del 29% di energia rinnovabile nel consumo finale del settore trasporti entro il 2030 o una riduzione dell'intensità delle emissioni di gas serra nel settore trasporti del 14,5% rispetto ai valori di riferimento.
- L'incremento della quota di biocarburanti avanzati e RFNBO (combustibili rinnovabili di origine non biologica).

L'Italia è chiamata a recepire questa direttiva entro il 21 maggio 2025, con una serie di meccanismi e misure da implementare per raggiungere i target stabiliti.

La prima azione riguarda la definizione degli Obiettivi Nazionali che dovrebbero allinearsi con quanto riportato nel PNIEC inviato alla commissione europea nel mese di luglio 2025

Tali obiettivi dovrebbero considerare:

- Portare la quota minima di energia rinnovabile nei trasporti al 34,2% come riportato nel PNIEC
- Incremento quota di energia elettrica da fonti rinnovabili (FER) nei trasporti al 3,13% entro il 2030, con l'utilizzo del moltiplicatore 4 per l'energia elettrica da FER.
- Promuovere un target di 7,1 TWh di energia elettrica da FER per il trasporto su strada.
- Stabilire un mix ottimale di diverse fonti rinnovabili, includendo biocarburanti, biometano e RFNBO.

Soggetti obbligati

Come noto, l'articolo 25, paragrafo 4, della Direttiva (UE) 2018/2001, come modificata dalla Direttiva (UE) 2023/2413 (c.d. RED III), prevede che gli Stati membri istituiscano un meccanismo che consenta ai fornitori di combustibili di scambiare crediti derivanti dalla fornitura di energia rinnovabile al settore dei trasporti. In particolare, è stabilito che gli operatori economici che forniscono energia elettrica da fonti rinnovabili ai veicoli elettrici tramite infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico abbiano diritto a ricevere crediti, indipendentemente dal fatto che siano soggetti o meno all'obbligo nazionale in capo ai fornitori di combustibili, e che tali crediti possano essere ceduti a questi ultimi al fine di soddisfare la quota d'obbligo di cui al paragrafo 1 del medesimo articolo.

Alla luce di tale disposizione, si potrebbe ipotizzare l'estensione della platea dei soggetti obbligati anche a coloro che immettono energia elettrica nel sistema, in quanto assimilabile a carburante per i trasporti. Con riferimento all'ordinamento italiano, i soggetti che potrebbero potenzialmente essere inclusi in tale categoria sono le **imprese di vendita di energia elettrica**, in quanto responsabili del pagamento delle accise e quindi formalmente riconosciute come soggetti che immettono in consumo energia.

In tal senso, si richiama quanto disposto dal **Decreto Legislativo 28 marzo 2025, n. 43**, recante la revisione delle disposizioni in materia di accise, il quale ha modificato l'articolo 53 del Testo Unico delle Accise. Tale articolo stabilisce che sono considerati consumatori finali anche gli operatori delle infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici, confermando quanto già previsto all'articolo 4, comma 9, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

Tuttavia, si evidenziano alcune **criticità rilevanti** connesse all'eventuale inclusione delle imprese di vendita tra i soggetti obbligati nell'ambito del meccanismo dei crediti:

1. **Assenza di tracciabilità dell'uso finale nei trasporti:** l'energia elettrica immessa nella rete è indistinta e confluisce nel mix nazionale, senza possibilità di attribuzione certa all'uso nel settore dei trasporti. Solo i gestori delle infrastrutture di ricarica (CPO) dispongono delle informazioni necessarie a ricostruire la destinazione finale dell'energia utilizzata per la ricarica dei veicoli elettrici.
2. **Finalità del meccanismo e coerenza normativa:** la quota d'obbligo nei trasporti, come stabilito dagli articoli 25 e 27 della RED II/III, è volta a incentivare l'uso **effettivo** di energia rinnovabile nei trasporti stradali. Pertanto, l'inclusione tra i soggetti obbligati di operatori che non possono garantire la destinazione d'uso dell'energia appare incoerente con la finalità del meccanismo.
3. **Effetti distorsivi sul mercato:** l'estensione dell'obbligo alle imprese di vendita comporterebbe per queste ultime la necessità di dimostrare l'immissione in consumo di biocarburanti o l'acquisto di CIC sul mercato, pur in assenza della possibilità di autoproduzione o controllo diretto sull'uso finale dell'energia. Ciò determinerebbe un aggravio economico che verrebbe trasferito sui clienti finali, con impatti sul costo dell'energia.
4. **Rilevanza marginale dell'energia elettrica nei trasporti:** attualmente, l'energia elettrica utilizzata per la trazione elettrica ammonta a circa **1,5 Mtep**, a fronte di un consumo totale nei trasporti di circa **33 Mtep**. L'impatto potenziale sull'obbligo complessivo sarebbe dunque limitato a circa **l'1%**, con un aumento della complessità del sistema senza un beneficio sostanziale in termini di volumi aggiuntivi di energia rinnovabile immessa in consumo. Si evidenzia, peraltro, che le imprese di vendita già oggi acquistano **garanzie d'origine (GO)** per certificare forniture di energia elettrica verde.

Alla luce di quanto sopra, appare più coerente e proporzionato perseguire l'impostazione prevista dal medesimo articolo 25 della RED III, che consente agli Stati membri di **esentare** dall'obbligo di quota minima di biocarburanti avanzati e biogas (allegato IX, parte A) **i soggetti che forniscono carburanti sotto forma di energia elettrica o di carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica.**

Meccanismo di Crediti di Immissione per l'Elettricità (CIC-E)

L'implementazione del sistema di crediti di immissione deve essere strutturata per:

Incentivare l'uso dell'energia elettrica rinnovabile nei trasporti, attraverso l'attribuzione di crediti ai fornitori di energia che garantiscano una percentuale significativa di FER.

La proposta Motus-E intende integrare l'attuale meccanismo di crediti previsto per l'immissione in consumo dei biocarburanti con l'introduzione di una nuova fonte per generare i CIC. Con questa soluzione proposta si andrebbe a creare un CIC-e generato per l'immissione in consumo del carburante energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile.

Il meccanismo dovrebbe avere le seguenti caratteristiche:

Beneficiari del Credito:

- **CPO (Charging Point Operators):** Responsabili della gestione dei punti di ricarica pubblici e principali beneficiari dei CIC-E per l'energia elettrica erogata da FER.

- **Privati cittadini:** ricarica in ambito privato. Meccanismi di tracciamento affidabili, eventualmente supportati da soggetti terzi (es. GSE o aggregatori) per garantire la contabilizzazione dei consumi reali.
- **Condomini:** i condomini che si dotano di impianti condivisi di ricarica potrebbe tramite strumenti digitali riconosciuti dal GSE o con l'ausilio del gestore dell'infrastruttura di ricarica condominiale, certificare i consumi e verificare eventuali produzioni dirette di energia da fonte rinnovabile. Inoltre, il soggetto terzo potrebbe comprare le GO da annullare per conto del condominio. Il soggetto terzo sarebbe tenuto a trasferire all'utente finale il vantaggio economico derivante dall'attività svolta
- **Imprese:** Coinvolgimento delle flotte aziendali con processi di autovalutazione e aggregazione dei dati sui consumi per ottimizzare la partecipazione al sistema. L'azienda è dotata di sistemi di monitoraggio e può acquistare le GO sul mercato per certificare le proprie immissioni in consumo. Potrebbe avere un impatto molto positivo sul settore della logistica.

b. Calcolo dei CIC-E:

- I CIC-E sono attribuiti in base all'energia erogata ai veicoli elettrici (kWh misurati) certificata tramite l'annullamento di un quantitativo di GO equivalente, moltiplicati per **4**. Il valore del CIC-e sarebbe comunque espresso in Gcal equivalenti.

c. Valore Economico del CIC-E:

- Garantire un **valore minimo del credito** (es. 372 euro per CIC-E) per incentivare i beneficiari e rendere il sistema liquido e meno competitivo rispetto ad altri meccanismi come i CIC per biocarburanti. Il valore proposto è pari al valore della materia energia nel 2023 in Italia. Tale valore dovrebbe essere ricalcolato ogni anno sulla base dell'anno precedente. Necessario in una prima fase per garantire un ritorno di breve/medio periodo positivo per CPO/Proprietari EV ed evitare la concorrenza con gli altri combustibili, almeno fino al 2027 (anno di entrata del meccanismo ETS 2)

e. Gestione del Sistema:

- Il GSE (Gestore dei Servizi Energetici) potrebbe gestire la piattaforma per il monitoraggio, calcolo e scambio dei crediti.
- Controlli e verifiche periodiche per evitare frodi e garantire la trasparenza del sistema.

Benefici Attesi

Il meccanismo riportato nel documento avrebbe un effetto positivo su molti settori che oggi hanno l'obiettivo di decarbonizzare e innovare. Avere un certificato che dimostri l'impegno preso può fare la differenza sul mercato per quanto riguarda l'accesso al credito o la partecipazione ad un appalto pubblico. Inoltre, potrebbe essere un buon incentivo a ridurre i costi per gli utenti finali e promuovere investimenti e comportamenti migliori. Si riportano di seguito alcuni esempi:

- Sinergia con altri ambiti: i CIC potrebbero essere utilizzati dalle società di trasporto per certificare la loro riduzione di CO2 per il raggiungimento degli obiettivi previsti dalle normative in tema di decarbonizzazione della logistica (scope 3)
- Riduzione delle emissioni: Favorire il passaggio a modalità di trasporto a basse emissioni.
- Sviluppo infrastrutturale: Incentivare l'installazione di punti di ricarica pubblici e privati.
- Supporto economico ai privati: Riduzione del Total Cost of Ownership (TCO) per i proprietari di veicoli elettrici.

- Rispetto degli obiettivi climatici: Contribuire al raggiungimento degli impegni italiani e della azienda in materia di energia e clima.
- Il recepimento della RED III rappresenta un'opportunità per l'Italia di accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile. Attraverso un approccio bilanciato e ambizioso, è possibile trasformare i target europei in realtà, garantendo al contempo benefici ambientali, economici e sociali.