

Audizione presso la Commissione Politiche UE del Senato della Repubblica Italiana

nell'ambito dell'esame congiunto della legge di delegazione europea 2024 (DDL 1258) e della Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2024 (Doc. LXXXVI, n. 2)

Onorevoli Senatori,

Prima di tutto lasciatemi ringraziare il Presidente Giulio Terzi di Sant'Agata per aver invitato, a nome della Commissione, Neste a partecipare al ciclo di audizioni nell'ambito dell'esame della legge di delegazione europea 2024.

Neste è il primo produttore al mondo di diesel rinnovabile (HVO) e di carburante sostenibile per l'aviazione (SAF). Due acronimi che fino a qualche anno fa erano del tutto sconosciuti al pubblico generalista, e non solo, e che oggi sono ampiamente riconosciuti come strumenti essenziali per il raggiungimento dei nostri comuni obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti.

A tal proposito, l'Italia sta giocando un ruolo fondamentale nel sottolineare la necessità di una solida *supply chain* di carburanti rinnovabili in Europa.

A livello internazionale, attraverso l'organizzazione, a margine del G7 Clima, Energia e Ambiente di Torino, del primo Forum Internazionale sui Biocarburanti Sostenibili, un'iniziativa molto importante, alla quale siamo stati orgogliosi di contribuire, essendo tra i primi firmatari del *Turin Joint Statement on Sustainable Biofuels*.

A livello europeo, chiedendo con chiarezza che sia riconosciuto il contributo dei carburanti rinnovabili nel futuro del settore automotive, attraverso il principio della neutralità tecnologica e tenendo in debita considerazione i benefici che i biocarburanti, accanto agli e-fuels, possono apportare nei motori endotermici tanto dei veicoli pesanti, quanto dei veicoli leggeri.

Infine, a livello nazionale, attraverso l'obbligo di immissione in consumo di un quantitativo crescente di biocarburanti in purezza, che ha già portato centinaia di stazioni di servizio in tutto il territorio nazionale a dotarsi di erogatori di "HVO100", cioè di diesel rinnovabile utilizzato senza alcuna miscelazione con il diesel fossile, capace di ridurre le emissioni rispetto a quest'ultimo di oltre il 90%.

In questo contesto, Neste si configura come uno dei principali fornitori di HVO al mercato italiano, avendo consentito la riduzione, nel solo 2023, di 11 milioni di tonnellate di CO2 a livello globale, l'equivalente delle emissioni di gas serra di 4.3 milioni di viaggi merci da Roma a Stoccolma¹.

La legge di delegazione di europea costituisce un tassello fondamentale del percorso di decarbonizzazione del nostro Paese, essendo la prima tappa per la trasposizione della direttiva UE/2023/2413 sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili, c.d. RED3, presente nell'Allegato A del DDL delegazione europea, che definirà il quadro regolatorio per i biocarburanti sostenibili nei prossimi 5 anni. Più nello specifico, la legge di delegazione europea definirà le linee guida che il Ministero per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica dovrà seguire nella stesura dei decreti di recepimento della RED3.

A tal proposito, come Neste abbiamo identificato 4 priorità:

1. Affinché la RED3 possa consentirci di raggiungere gli ambiziosi obiettivi stabiliti dal PNIEC - il 34,2% di energia rinnovabile nel settore dei trasporti al 2030 - l'obbligo di immissione in consumo per i fornitori di carburanti dovrebbe essere aumentato dall'attuale 16% ad almeno il 29%, con una traiettoria progressivamente crescente già dal 2025². Si tratta di una stima conservativa, che tiene conto dei 6.5 milioni di veicoli elettrici previsti dal PNIEC. Considerando invece uno scenario più realistico di circa 5 milioni di veicoli elettrici, l'obbligo per i biocarburanti dovrebbe essere del 32%. Indipendentemente dalla percentuale, si dovrebbe prevedere un meccanismo di aggiustamento automatico, che consenta ai carburanti rinnovabili di colmare il gap nel caso in cui la effettiva penetrazione di veicoli elettrici non sia quella attesa.
2. La RED3 dovrebbe confermare l'ambizioso obiettivo, stabilito dal PNIEC, di raggiungere almeno l'11,6% di biocarburanti avanzati (cioè prodotti a partire da materie prime contenute nell'Allegato 9A della direttiva) e di carburanti rinnovabili di origine non biologica (c.d. RFNBOs). Se tale valore è già oltre il doppio del minimo stabilito dalla direttiva - 5.5% - occorre prevedere un sotto-obiettivo separato per i biocarburanti avanzati, così da garantire una prospettiva di mercato a lungo termine per il loro sviluppo, come peraltro indicato dalla direttiva stessa³. Secondo le nostre stime, almeno la metà dell'obiettivo complessivo dovrebbe essere dedicato ai biocarburanti avanzati.

¹ Heavy duty Type 5 vehicle, JEC TTW V5.

² Secondo le nostre stime: 13,8% nel 2025, 16,9% nel 2026, 19,9% nel 2027, 22,9% nel 2028, 26% nel 2029 e 29% nel 2030.

³ Si veda art. 25, par. 1: *“Gli Stati membri sono incoraggiati a fissare obiettivi differenziati per i biocarburanti avanzati e i biogas prodotti a partire da materie prime elencate nell'allegato IX, parte A, e per i combustibili rinnovabili di origine non biologica a livello nazionale, al fine di adempiere all'obbligo di cui al primo comma, lettera b), del presente paragrafo, in modo da promuovere e ampliare lo sviluppo di entrambi i combustibili.”*

3. Attraverso l'istituzione di un meccanismo⁴ di crediti, che consente agli operatori dei punti di ricarica pubblici di contribuire al raggiungimento dell'obbligo in capo ai fornitori di carburanti, c'è il rischio che le diverse fonti di energia rinnovabile si “cannibalizzino” a vicenda. Poiché l'elettrificazione dovrebbe progressivamente sostituire i combustibili fossili, e non quelli rinnovabili, l'obbligo in capo ai fornitori di carburanti dovrebbe essere aumentato in base al contributo previsto di elettricità rinnovabile, così da evitare “effetti di spiazzamento” rispetto ai biocarburanti. Per la stessa ragione, occorre garantire obblighi differenziati per i diversi segmenti del trasporto - stradale, aviazione e marittimo - così da prevenire sovrapposizione e doppi conteggi.

4. Al di là delle misure strettamente previste dalla RED3, un mercato, per funzionare correttamente, ha bisogno di trovare un equilibrio tra domanda e offerta. Se l'attuale quadro regolatorio è particolarmente efficace a stimolare l'offerta di carburanti rinnovabili, occorre fare di più dal lato della domanda. A tal proposito, la leva più efficace rimane la fiscalità, che ad oggi è ancora estremamente sfavorevole allo sviluppo dei carburanti rinnovabili. A tal proposito, il Governo italiano potrebbe dare il buon esempio in vista del processo di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, prevedendo un' esenzione totale o parziale per la componente “in purezza” della quota di uso di biocarburanti, che limiterebbe l'impatto sul bilancio nazionale, stimolando allo stesso tempo la domanda di soluzioni, quali HVO, per cui è già in vigore un obbligo di fornitura. Un numero crescente di Paesi in Europa, tra cui la Finlandia, la Svezia e il Portogallo, hanno adottato questo modello, conseguendo risultati particolarmente apprezzabili nella riduzione delle emissioni climalteranti derivanti dal settore dei trasporti.

Avendo esaurito il tempo a mia disposizione, vi ringrazio per l'attenzione e rimango a disposizione per eventuali domande.

⁴ Si veda art. 25, par. 4: “*Gli Stati membri istituiscono un meccanismo che consente ai fornitori di combustibili nel loro territorio di scambiare crediti per la fornitura di energia rinnovabile al settore dei trasporti. Gli operatori economici che forniscono energia elettrica da fonti rinnovabili ai veicoli elettrici tramite punti di ricarica pubblici ricevono crediti, a prescindere dal fatto che siano soggetti all'obbligo previsto dagli Stati membri per i fornitori di combustibili, e possono vendere tali crediti ai fornitori di combustibili che devono essere autorizzati a usarli al fine di soddisfare l'obbligo di cui al paragrafo 1, primo comma. Gli Stati membri possono includere i punti di ricarica privati in tale meccanismo, a condizione che sia possibile dimostrare che l'energia elettrica da fonti rinnovabili fornita a tali punti di ricarica è fornita esclusivamente ai veicoli elettrici.*”

Recepimento della direttiva sulla promozione dell'uso di energia da fonti rinnovabili - REDIII: sviluppare il potenziale delle rinnovabili per decarbonizzare il settore dei trasporti in Italia

□ Executive Summary

La Direttiva (UE) 2023/2413, nota come **REDIII (Renewable Energy Directive III)**, avrà un profondo impatto sul contesto normativo europeo e italiano nel settore dei trasporti e nel mercato delle fonti rinnovabili. Pubblicata il 21 ottobre 2023, la REDIII rappresenta un pilastro fondamentale per il conseguimento degli obiettivi di **riduzione delle emissioni di gas serra dell'UE del 55% entro il 2030**, promuovendo l'adozione di soluzioni rinnovabili e circolari nei settori ad alto impatto ambientale, come quello dei trasporti. Il testo dovrà essere recepito dagli Stati membri dell'UE entro il 30 aprile 2025.

In Italia, il quadro normativo vigente nel settore dei trasporti è particolarmente efficace nel favorire una rapida penetrazione delle energie rinnovabili, come evidenziato dal **Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC)** trasmesso dal Governo italiano alla Commissione europea il 1 luglio 2024. Il PNIEC fornisce chiare indicazioni sull'**aggiornamento dei requisiti di utilizzo dei biocarburanti entro il 2030**, in linea con le disposizioni della REDIII.

In Italia il recepimento della REDIII avverrà attraverso la legge di delegazione europea 2024: a tal proposito, il presente briefing elenca e illustra in sintesi le linee guida che Neste – il principale produttore mondiale di diesel rinnovabile e di carburante sostenibile per l'aviazione – ritiene più indicate per un efficace recepimento della REDIII. In particolare, le priorità individuate da Neste sono in linea con la specifica programmazione del PNIEC per il settore trasporti e sono mirate a garantire un elevato livello di ambizione nel recepimento della direttiva in Italia, con l'obiettivo di **raggiungere la quota complessiva di energia rinnovabile** nel settore dei trasporti del **34,2% stabilita dal PNIEC**. Tra le priorità:

- o innalzare l'obiettivo di immissione in consumo di biocarburanti al 2030 ad almeno il 29%, tenendo in considerazione il nuovo target complessivo di penetrazione di rinnovabili nei trasporti e prevedendo un meccanismo che consenta di colmare il gap nel caso in cui la effettiva penetrazione di veicoli elettrici non sia quella attesa;
- o garantire il ricorso alla più ampia gamma di materie prime per la produzione e l'utilizzo di biocarburanti sostenibili, stabilendo ambiziosi obiettivi di penetrazione dei biocarburanti avanzati e innalzando i limiti previsti dalla attuale normativa relativa alle materie prime;
- o evitare la cannibalizzazione di diverse fonti rinnovabili attraverso l'istituzione di meccanismi che possono mettere in competizione, ad esempio, i biocarburanti e l'elettricità rinnovabile, entrambi vettori essenziali per spiazare il maggior quantitativo possibile di combustibili fossili;
- o introdurre meccanismi di supporto alla domanda che possano favorire un maggiore utilizzo di soluzioni decarbonizzate, rimodulando la fiscalità energetica in base agli impatti ambientali dei carburanti e introducendo appositi meccanismi di *Green Public Procurement*.

□ **Background e contesto europeo**

La [Direttiva EU/2023/2413](#) (cosiddetta REDIII – Renewable Energy Directive III) – è entrata in vigore il 20 novembre 2023. Gli Stati Membri hanno 18 mesi dalla pubblicazione del testo in Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea, avvenuta il 31 ottobre 2023, per recepirla nei propri sistemi giuridici.

La REDIII è un pilastro chiave per raggiungere l’obiettivo dell’UE di ridurre le emissioni di gas serra del 55% entro il 2030 e contribuirà a potenziare l’impiego di soluzioni rinnovabili e circolari in settori *hard-to-abate*, come quello dei trasporti.

Le nuove norme stabilite nella REDIII integreranno i Piani Nazionali Integrati Energia e Clima (PNIEC), che sono attualmente in fase di revisione e le cui versioni definitive saranno consegnate dagli Stati Membri alla Commissione europea entro giugno 2024. In questo contesto, i prossimi mesi saranno fondamentali nel garantire un quadro normativo robusto per il resto del decennio, sia per l’industria che per gli altri operatori del mercato.

□ **Il quadro normativo italiano**

In Italia, la Direttiva EU/2018/2001 – cosiddetta REDII – è stata recepita attraverso il [D.Lgs. 199/2021](#) e due successivi decreti attuativi: [DM del 16 marzo 2023](#) e [DM del 20 ottobre 2023](#).

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, il quadro normativo in vigore è particolarmente efficace nel garantire un’elevata penetrazione nel mercato delle energie rinnovabili. Questo prevede ad oggi un obbligo minimo del 16% di miscelazione di biocarburanti e un requisito volumetrico minimo di biocarburanti liquidi sostenibili non miscelati da fornire al mercato, fino a 1.000.000 di tonnellate entro il 2030 e oltre. Si prevede che la restante quota di energie rinnovabili necessaria per raggiungere l’obiettivo RES-T¹ del 22% fissato nella prima versione del PNIEC verrà coperta tramite energia elettrica.

Il 1 luglio 2024, il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica ha inviato alla Commissione europea la [versione finale del PNIEC](#), che fornisce alcune indicazioni chiare per quanto riguarda l’aggiornamento dei requisiti di utilizzo dei biocarburanti entro il 2030, in linea con il percorso di attuazione della REDIII. A tal proposito, è particolarmente apprezzabile l’accento complessivo che il nuovo PNIEC pone sui combustibili rinnovabili, ed in particolare sull’olio vegetale idrotrattato (HVO), per la loro capacità di garantire una decarbonizzazione efficace del settore dei trasporti.

□ **Le priorità di Neste per l’implementazione della REDIII**

Livello di ambizione: il recepimento della REDIII in Italia dovrebbe confermare l’ambizioso obiettivo di portare almeno al 34,2% la quota complessiva di energia

¹ RES-T: quota complessiva di fonti di energia rinnovabile da fornire nel settore dei trasporti.

rinnovabile nel settore trasporti (RES-T) previsto nella bozza del PNIEC, dato che il livello minimo fissato dalla REDIII è del 29%.

D'altra parte, la quota di combustibili rinnovabili da immettere obbligatoriamente in consumo dovrebbe essere portata dall'attuale 16% ad almeno il 29%², considerando i 6,5 milioni di veicoli elettrici (inclusi quelli completamente elettrici e quelli ibridi plug-in) previsti al 2030. Inoltre, si potrebbe prevedere un meccanismo che consenta alle molecole rinnovabili (liquide e gassose) di colmare il gap nel caso in cui la effettiva penetrazione di veicoli elettrici non sia quella attesa³.

In generale, è necessario un alto livello di ambizione nella fase di determinazione dell'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti, alla luce del fatto che la bozza di PNIEC mostra che l'Italia non raggiungerà, verosimilmente, i propri obiettivi di riduzione al 2030 derivanti dal Regolamento Effort Sharing (ESR), neanche nello "scenario con politiche addizionali", con il trasporto che costituisce la maggiore fonte emissiva del comparto.

Sotto-obiettivi: la REDIII prescrive agli Stati Membri di fissare un obiettivo minimo congiunto per i biocarburanti avanzati (Allegato 9A) e per i combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO).

Mentre la bozza di PNIEC già prevede un obiettivo combinato al 11,6%, con un sotto-obiettivo del 2% per gli RNFBO, sarebbe altrettanto importante un sotto-obiettivo separato per le materie prime di cui all'Allegato 9A, che possa garantire una prospettiva di mercato a lungo termine per il loro sviluppo. Una quota minima del 5% entro il 2030 fornirebbe un'indicazione chiara a tal proposito e sarebbe in linea con l'obiettivo di avere una quota massima del 5% (10% dopo il doppio conteggio⁴) di materie prime previste dall'Allegato 9B, cioè Olio Alimentare Esausto (UCO) e grassi animali di categoria 1 e 2.

Materie prime e sostenibilità: la REDIII stabilisce obiettivi ambiziosi, che possono essere raggiunti solo se viene resa disponibile un'ampia gamma di materie prime per soddisfare i requisiti imposti sull'uso di carburante rinnovabile nei settori stradale, dell'aviazione e marittimo.

A tal fine, deve essere scongiurata qualsiasi restrizione nazionale applicata alle materie prime elencate nell'Allegato 9. A livello europeo, invece, gli sforzi andrebbero concentrati al fine di includere nuove materie prime sostenibili nell'elenco attuale.

Neste sostiene ogni tentativo compiuto dalle autorità nazionali di rafforzare la credibilità della catena di approvvigionamento dei biocarburanti, compresa l'istituzione di regole rigorose per verificare la sostenibilità delle materie prime utilizzate per la produzione di

² Stime di Neste assumendo il raggiungimento dei 6,5 milioni di veicoli elettrici previsti dal PNIEC. In uno scenario più realistico di circa ~5 milioni di veicoli elettrici, l'obbligo per i biocarburanti al 2030 dovrebbe essere fissato al 32% in contenuto energetico, per consentire il raggiungimento dell'obiettivo complessivo del 34,2% di rinnovabili nei trasporti (RES-T). Entrambi gli obiettivi non includono la percentuale di biocarburanti in purezza, che sono da sommarsi alla percentuale in miscela con il fossile.

³ Secondo [UNRAE](#), nel 2023 il mercato dei Battery Electric Vehicles (BEVs) era dello 0,5%, dei Plug-In (PHEV) dello 0,5% e degli ibridi (HEV) del 4,7%, mentre i motori endotermici (ICE) rimangono predominanti: 42,9% benzina, 42,8% diesel, 6,3% GPL and 2,3% metano.

⁴ Come considerazione generale, il doppio conteggio non comporta un effettivo risparmio aggiuntivo delle emissioni di gas serra e, senza la sua applicazione, i benefici in termini di risparmi emissivi sarebbero più elevati.

biocarburanti. Questo è il caso dello Schema Nazionale Italiano (INS⁵), entrato in vigore nel 2020 e per il quale le nostre raffinerie sono state certificate nel 2021.

Evitare la cannibalizzazione: La REDIII rende obbligatoria per gli Stati Membri l'istituzione di un meccanismo di crediti per gli operatori della filiera dei punti di ricarica pubblici, lasciando facoltativa l'opportunità di includere i punti di ricarica privati⁶. In base a tale meccanismo, i crediti generati dagli operatori tramite la generazione di elettricità rinnovabile possono essere venduti ai fornitori di carburante, che hanno la facoltà di utilizzarli per assolvere ai propri obblighi (di immissione in consumo).

Pur considerando la rapida crescita del vettore elettrico uno step fondamentale nel raggiungimento degli obiettivi climatici stabiliti dalla REDIII, questa non dovrebbe svilupparsi a scapito del potenziale di riduzione delle emissioni esercitabile da altri settori, quali i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi.

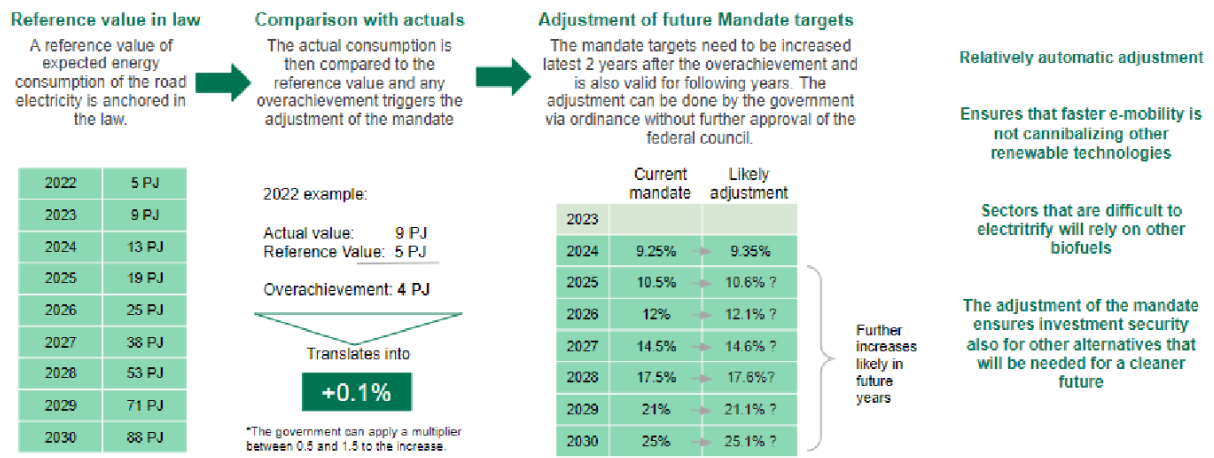
Per questo motivo, nell'incorporare l'elettricità rinnovabile all'interno dell'obbligo di immissione in consumo, il mandato complessivo dovrebbe essere aumentato in base al contributo atteso dal quantitativo di elettricità rinnovabile. In caso contrario, i volumi di biocarburanti utilizzati diminuirebbero, aumentando il ricorso ai combustibili fossili e le relative emissioni.

Nel caso in cui l'elettrificazione dovesse procedere più velocemente del previsto, si può ipotizzare l'istituzione di un meccanismo in base al quale la traiettoria dell'obbligo viene aggiustata di conseguenza, così da evitare la cannibalizzazione del potenziale di riduzione emissivo dei biocarburanti. Tale meccanismo si è dimostrato particolarmente efficace in Germania, dove il sistema di crediti generati dall'elettricità rinnovabile è già in vigore e dove l'obbligo di immissione in consumo verrà incrementato, a partire dal 2024, dello 0,1%, poiché nel 2022 il quantitativo di elettricità rinnovabile era maggiore rispetto al valore di riferimento.

⁵ Il "Sistema Nazionale Italiano", istituito con [Decreto Interministeriale del 14 novembre 2019](#).

⁶ Si veda il nuovo art. 25.4 RED: *“Gli Stati membri istituiscono un meccanismo che consente ai fornitori di combustibili nel loro territorio di scambiare crediti per la fornitura di energia rinnovabile al settore dei trasporti. Gli operatori economici che forniscono energia elettrica da fonti rinnovabili ai veicoli elettrici tramite punti di ricarica pubblici ricevono crediti, a prescindere dal fatto che siano soggetti all'obbligo previsto dagli Stati membri per i fornitori di combustibili, e possono vendere tali crediti ai fornitori di combustibili che devono essere autorizzati a usarli al fine di soddisfare l'obbligo di cui al paragrafo 1, primo comma. Gli Stati membri possono includere i punti di ricarica privati in tale meccanismo, a condizione che sia possibile dimostrare che l'energia elettrica da fonti rinnovabili fornita a tali punti di ricarica è fornita esclusivamente ai veicoli elettrici.”*

Example of Germany adjusting GHG quota based on overachievement in EVs Explanation of §37h paragraph 2 BImSchG



Peraltro, il Governo italiano potrebbe decidere di non includere i punti di ricarica privati nel sistema di crediti, essendo tale facoltà opzionale, e implementarlo solamente per i punti di ricarica pubblici, per i quali vige invece un obbligo. L'inclusione dei punti di ricarica privati prevede l'onore, da parte dell'operatore, di dimostrare che il quantitativo di elettricità rinnovabile utilizzato per i veicoli elettrici non sia destinato ad altri scopi, il che implica un processo di tracciamento estremamente complesso. Ad ogni modo, i volumi addizionali di elettricità rinnovabile dovranno essere tenuti in debita considerazione nel momento in cui viene stabilito l'obbligo di immissione in consumo per i fornitori di carburante.

SAF e carburanti marittimi: per quanto riguarda il ruolo dei carburanti rinnovabili nella decarbonizzazione dei settori dell'aviazione e marittimo, la bozza di PNIEC riconosce che tutti i segmenti devono contribuire all'obiettivo complessivo di penetrazione di fonti rinnovabili nel settore dei trasporti. Allo stesso tempo, riteniamo che obblighi differenziati - per il settore stradale, dell'aviazione e marittimo - costituiscano il modo migliore per fornire chiarezza al mercato, mantenendo nel contempo il più alto livello di ambizione e favorendo la sostituzione dei combustibili fossili in tutti i settori.

A tal proposito, gli obblighi derivanti dal regolamento ReFuelEU richiederanno la fornitura di un quantitativo minimo di SAF (carburante sostenibile per l'aviazione) negli aeroporti unionali, mentre il regolamento FuelEU Maritime prevede che gli armatori riducano l'intensità emissiva delle proprie flotte.

L'unico segmento del trasporto privo di un proprio obiettivo settoriale è, paradossalmente, quello responsabile del maggior quantitativo di emissioni di gas serra, cioè quello stradale. È quindi fondamentale che il PNIEC fornisca una traiettoria robusta di riduzione delle emissioni per tale segmento, evitando che i relativi obiettivi di decarbonizzazione siano resi meno incisivi da meccanismi di flessibilità, come ad

esempio gli opt-in. Inoltre, il trasporto su strada è di gran lunga il maggiore contribuente alle emissioni di ESR (30-35%) e rientra, peraltro, nel nuovo sistema ETS⁷. È pertanto importante che la decarbonizzazione in quel segmento non sia negativamente influenzata dagli sforzi profusi negli altri due comparti, che invece afferiscono agli obiettivi del sistema ETS tradizionale.

□ **Oltre la REDIII: incrementare la domanda di soluzioni rinnovabili**

La REDIII è uno strumento essenziale per incentivare la sostituzione progressiva dei combustibili fossili con soluzioni rinnovabili e fornisce un segnale chiaro al mercato, in particolare ai fornitori di carburante, che sono chiamati ad orientare il loro business attuale e futuro verso la produzione e la distribuzione di carburanti rinnovabili. Tuttavia, affinché un mercato funzioni correttamente, non è sufficiente garantire l'offerta. Occorrono misure robuste per promuovere la domanda di carburanti rinnovabili, al fine di sfruttare tutto il loro potenziale nel contribuire agli obiettivi della REDIII.

A tal fine, un cambiamento nel sistema attuale di tassazione dell'energia si rende imperativo e aiuterebbe il Governo a raggiungere i propri obiettivi climatici, stimolando la scarsa domanda di soluzioni più sostenibili da parte del mercato che attualmente non ha incentivi per favorire la decarbonizzazione.

Attualmente in Italia non esiste alcun vantaggio fiscale nell'utilizzare soluzioni più sostenibili, come ad esempio l'HVO, al posto dei combustibili fossili, poiché l'accisa applicabile è la stessa. A tal proposito, la recente estensione del beneficio fiscale concesso ai trasportatori per l'uso del diesel commerciale all'HVO100 è un primo passo importante⁸.

Riteniamo che un adeguamento più articolato del sistema fiscale per internalizzare le esternalità climatiche non possa essere ulteriormente procrastinato. A tal proposito, il Governo italiano potrebbe dare il buon esempio in vista del processo di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, prevedendo un'esenzione fiscale totale o parziale per la componente "in purezza" della quota di uso di biocarburanti, che limiterebbe l'impatto sul bilancio nazionale, stimolando allo stesso tempo la domanda di soluzioni quali HVO100, per cui è già in vigore un obbligo di fornitura⁹.

Le risorse necessarie potrebbero essere ricavate dalla progressiva diminuzione dei Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD) attualmente concessi ai combustibili fossili ed essere destinate all'allocazione di nuovi Sussidi Ambientalmente Favorevoli (SAF), come una riduzione delle accise per l'HVO100. Questa misura sarebbe anche in linea con la delega fiscale¹⁰ concessa dal Parlamento al Governo lo scorso luglio, che chiede

⁷ Si veda il testo consolidato della [nuova direttiva ETS 2003/87/CE](#)

⁸ Si veda il [Decreto Legge 57/2023](#)

⁹ Si veda il [Decreto Legislativo 199/2021](#) and [Decreto Ministeriale 16 Marzo 2023](#)

¹⁰ Si veda il [Disegno di legge contenente delega al Governo per la riforma fiscale](#)



di riorientare le attuali accise secondo un approccio maggiormente in linea con il processo di transizione energetica. Altri Paesi hanno già percorso una strada simile: ad esempio, la Svezia ha previsto una riduzione fiscale per le miscele ad alto contenuto di biocarburanti, la Finlandia ha inserito un componente riferita alla CO2 nella propria tassazione energetica e il Portogallo ha esentato solo le materie prime dell'Allegato 9A dall'imposta sul petrolio.

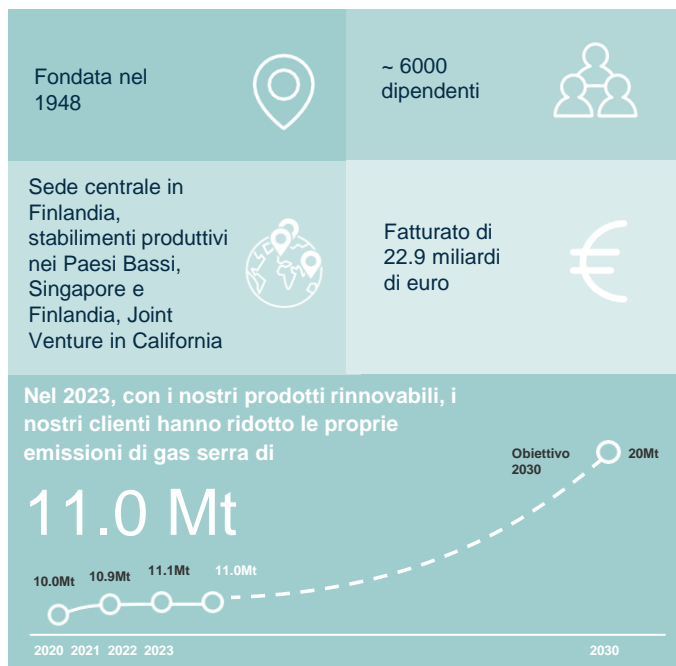
Per ulteriori informazioni, contattare:

Marco Mannocchi

Senior Public Affairs Manager, Europe South
representing Neste Corporation
Telefono +39 3397083746
Email: marco.mannocchi@partners.neste.com
www.neste.com



Fact & Figures (2023)¹



¹ [Relazione annuale NESTE 2023](#)

Le soluzioni rinnovabili e circolari di Neste

Carburante sostenibile per l'aviazione
Il Neste MY Sustainable Aviation Fuel ha un'impronta di carbonio lungo il ciclo di vita fino all'80%* inferiore rispetto a quella del jet fossile.

Diesel rinnovabile
Rispetto al diesel fossile, consente di ridurre le emissioni di gas serra fino al 75% o al 95%** considerando le emissioni registrate lungo l'intero ciclo di vita del carburante.

Polimeri e prodotti chimici rinnovabili
NesteRE supporta l'industria della plastica e della chimica nel ridurre la dipendenza dal petrolio, contribuendo a contrastare il cambiamento climatico e il problema dei rifiuti derivanti dall'utilizzo della plastica.

Trasformare le materie prime rinnovabili in prodotti finiti

Da decenni, l'innovazione è al cuore della nostra trasformazione e continuerà a giocare un ruolo chiave in futuro, per rendere Neste un **leader globale nella produzione di soluzioni rinnovabili e circolari.**

Utilizziamo materie prime di scarto e, grazie a tecnologie all'avanguardia, le trasformiamo in **prodotti drop-in di alta qualità** per i trasporti stradali, l'aviazione e il settore dei polimeri.

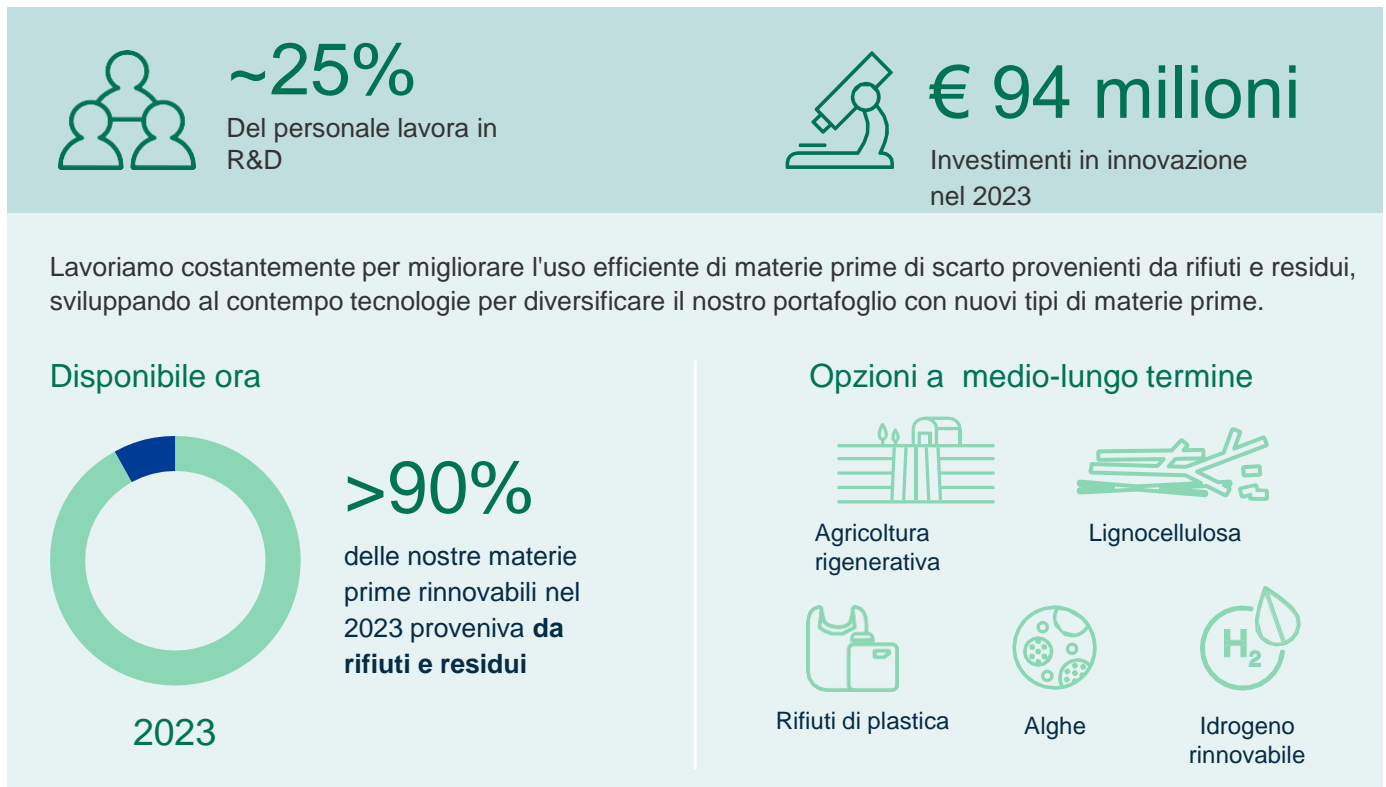
NEXBTL è la tecnologia proprietaria di Neste, che ci consente di trasformare una vasta gamma di grassi e olii in prodotti rinnovabili di alta qualità, come carburanti e materie prime per la produzione di polimeri.

^{*}Calcolato per SAF in purezza, ovvero non miscelato, utilizzando metodologie consolidate di valutazione del ciclo di vita (LCA), come la metodologia CORSIA
^{**}Il valore di riduzione delle emissioni di gas serra varia a seconda della legislazione specifica della regione che fornisce la metodologia di calcolo (ad esempio, EU RED II 2018/2001/EU per l'Europa e US California LCFS per gli Stati Uniti) e il mix di materie prime utilizzato per la produzione in ciascun mercato

Investendo a livello europeo e globale



Crescente disponibilità di materie prime sostenibili



Come Neste supporta l'agenda strategica dell'UE 2024-2029



Contattateci

marco.mannocchi@partners.neste.com
Tel.: 3397083746

Neste Corporation
Keilaranta 21
P.O. Box 95
FI-00095 NESTE, Finland
Tel: +358 10 458 11
www.neste.com

NESTE