Secondo quanto stabilito nella **nuova direttiva comunitaria**, gli Stati membri devono incrementare la quota di energia rinnovabili impiegata nel settore dei trasporto.

La nuova Direttiva 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti **rinnovabili**, la cui implementazione nazionale è dovuta entro Giugno 2021, stabilisce che gli stati membri incrementino la quota di energia rinnovabile utilizzata nei trasporti fino al
14%
(di cui solo il 7% è vincolante).

I destinatari finali del target sono i soggetti per i quali si verificano i presupposti per il **pagament o dell'accisa**
su benzina e gasolio per i trasporti (rivenditori di carburante).

Nella seduta dello scorso 4 novembre il Consiglio dei ministri ha approvato in esame definitivo il decreto legislativo che recepisce la direttiva europea 2018/2001 “Red II” sulle rinnovabili, che è stato firmato dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e, al momento della redazione del presente articolo, in attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

La Direttiva REDII prevede un ruolo importante per l’**elettricità rinnovabile** utilizzata nei trasporti (artt. 25, 26, 27) e conferisce a quest’ultima un moltiplicatore pari a 4.

Tuttavia, ad oggi, nella maggior parte degli stati membri, ad eccezione di Paesi Bassi e Germania, non sono presenti **meccanismi “fuel-neutral”** che permettano all’elettricità rinnovabile di essere parte del meccanismo di raggiungimento del target.

A differenza dei biocombustibili, infatti, l'elettricità fornita alle auto o ai treni non può semplicemente essere miscelata (non è un drop-in fuel) e al fine di poterne tenere conto nei confronti del raggiungimento del target, è necessario implementare dei **meccanismi di credito ad hoc** , che permettano all’elettricità rinnovabile utilizzata nella ricarica di veicoli elettrici di essere valorizzata, attraverso titoli di credito cedibili alle aziende sottoposte all’obbligo di immettere in consumo carburanti sempre più rinnovabili.

Tali sistemi, fino ad oggi ignorati, possono in realtà rappresentare una **risorsa non trascurabile** per sostenere lo sviluppo della mobilità elettrica senza pesare sui bilanci dello stato.

In Italia dal 2006 è stato introdotto l’obbligo per i soggetti per i quali si verificano i presupposti per il pagamento dell’accisa su benzina e gasolio per i trasporti, di immettere in consumo **biocarburanti** secondo un quantitativo annuo calcolato sulla base del contenuto energetico dei carburanti fossili immessi in consumo nello stesso anno.

Per rispettare l’obiettivo, i soggetti obbligati possono anche acquistare i Certificati di Immissione in Consumo da tutti quei soggetti che ne abbiano disponibilità, ed a tale scopo è stata creata la piattaforma BIOCAR gestita dal GSE, tramite la quale gli operatori possono registrare gli scambi dei certificati.

L’elettricità rinnovabile utilizzata nei trasporti non è inclusa nello schema, anche perché il meccanismo è nato quando la **mobilità elettrica** non era ancora diffusa, ma questa esclusione come sopra evidenziato, a favore unicamente dei biocombustibili, che ad oggi detengono di fatto il monopolio dei CIC, non è più opportuna, visto il peso che avrà la mobilità elettrica negli anni a venire.

Articolo di Lorenzo Pittaluga tratto dal TN 6/2021 anno XXIII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata