

Biocarburanti, game changer dei trasporti?

DARIO SORIA

L' Italia si trova di fronte a una sfida strategica nella transizione verso la decarbonizzazione del settore dei trasporti, una delle aree più critiche per la riduzione delle emissioni di gas serra. Circa l'80% dell'energia impiegata nei trasporti proviene ancora da fonti fossili, con percentuali che sfiorano il 100% nei comparti più difficili da decarbonizzare, come il trasporto marittimo, l'aviazione e il trasporto pesante su strada. A livello europeo, il settore dei trasporti è l'unico tra quelli non-ETS in cui le emissioni sono aumentate rispetto al 1990.

In Italia, il trasporto su strada è responsabile di quasi il 93% delle emissioni, mentre il trasporto marittimo e l'aviazione, limitati ai voli domestici secondo l'European Environmental Agency rappresentano rispettivamente il 4% e l'1,7%.

I biocarburanti potrebbero trasformare i trasporti riducendo drasticamente le emissioni e spingendo verso la decarbonizzazione, ma le sfide tecniche e fiscali restano

I dati evidenziano la necessità di intervenire, con proposte ragionate e concrete, per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica. Tra le soluzioni proposte, vi è la sostituzione dei carburanti fossili con biocarburanti o e-fuels (carburanti sintetici), oltre alla transizione verso veicoli elettrici. Tuttavia, queste tecnologie e i relativi vettori energetici presentano differenze sostanziali in termini di efficienza, emissioni e disponibilità sul mercato, soprattutto nel medio termine. Il governo italiano ha fissato l'obiettivo di raggiungere il 30,7% di energie rinnovabili nel settore dei trasporti entro il 2030, come previsto dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima. Un traguardo impegnativo, ma imprescindibile, per il quale i biocarburanti rivestiranno un ruolo decisivo.

Le aziende associate ad **Assocostieri**, Associazione di riferimento del settore della logistica energetica, stanno investendo nello sviluppo di diverse tipologie di biocarburanti, tra cui FAME, HVO, biogpl, biognl, biometano e bioetanolo, contribuendo in modo significativo al futuro mix energetico del settore trasporti in Italia.

L'adozione dei biocarburanti su larga scala richiede un'attenta considerazione di aspetti tecnici e fiscali, con un focus particolare sulla gestione dei tributi energetici, come accise e IVA, e sulle implicazioni doganali legate all'importazione dei prodotti. Un'altra questione fondamentale è la prevenzione delle frodi, un rischio che cresce esponenzialmente con l'aumento previsto dei volumi di biocarburanti immessi sul mercato, che potrebbero superare i 5 milioni di tonnellate entro il 2030.

La necessità di un dialogo costante tra operatori, associazioni di categoria, istituzioni e agenzie fiscali è essenziale per creare un sistema di allerta precoce che con-





senta di identificare e contrastare eventuali comportamenti fraudolenti. In questo contesto, è cruciale adottare un approccio antifrode che valorizzi i comportamenti e i requisiti degli operatori, promuovendo una “cooperative compliance” basata sulla loro condotta fiscale e penale. Inoltre, esistono diverse discrepanze nelle agevolazioni fiscali e nelle classificazioni tecniche tra i vari combustibili, che ad oggi non permettono una competizione equa tra le diverse fonti energetiche nel nostro Paese.

Uno dei temi principali per la diffusione dei biocarburanti sarà la valutazione di come accompagnare gli obblighi normativi con strumenti che stimolino la domanda, soprattutto in settori come quello dei trasporti, particolarmente sensibile alla variabile prezzo. Dalle analisi di Assocostieri, emerge la necessità di intervenire su due fronti: stimolare la domanda e prevenire le frodi, considerando che il volume di biocarburanti è destinato a più che raddoppiare entro il 2030.



L'ESPERTO

Avv. Dario Soria,
Direttore Generale
Assocostieri

Per quanto riguarda lo stimolo della domanda, è relativamente semplice ipotizzare interventi come la riduzione di bolli, pedaggi autostradali e incentivi per diversi mezzi di trasporto. Meno immediata è la questione dell'utilizzo della leva fiscale come strumento di promozione ambientale, già previsto dalla normativa europea attraverso l'Energy Taxation Directive, il cui recepimento è attualmente in fase di studio, e dalla delega fiscale nazionale.

L'implementazione di una tassazione ambientale efficace è complicata inoltre da un sistema fiscale già complesso, caratterizzato da numerose esenzioni, agevolazioni e discrepanze.

Le differenze di tassazione tra mezzi a GNL, GPL, biodiesel e HVO sono ben note agli operatori, così come le variabili legate all'uso specifico dei combustibili. Una ricognizione approfondita delle diverse tipologie di tassazione per prodotto e utilizzo è il presupposto necessario per una valutazione equilibrata delle possibili riforme fiscali.

Sul fronte delle frodi, il rischio di ricevere biocarburanti non conformi o di eludere dazi e imposte attraverso triangolazioni internazionali è elevato. Le modalità di ricezione di biodiesel proveniente da Paesi come Indonesia, Cina o Malesia, attraverso intermediari in Europa (Spagna, Malta, Cipro, Slovenia), complicano la verifica del rispetto dei criteri di sostenibilità.

La digitalizzazione e l'intelligenza artificiale possono svolgere un ruolo cruciale, ma sarà fondamentale un monitoraggio attento della logistica in entrata e in uscita dal nostro Paese, con un sistema di controlli preventivi e mirati per evitare il proliferare di società cartiere o operatori che sfruttano periodi di grazia per aggirare gli obblighi di scorte di biocarburanti.

L'affidabilità storica degli operatori, la valutazione preventiva dei nuovi soggetti e l'uso di dati in tempo reale su scorte, obblighi bio e accise possono contribuire a ridurre significativamente questi rischi. **E**