



INNOVHUB
STAZIONI SPERIMENTALI
PER L'INDUSTRIA

Innovazione e ricerca



STAZIONE SPERIMENTALE
PER I COMBUSTIBILI

Regolamento CO2 auto e RED III – Obiettivi comuni, obblighi incoerenti

Franco Del Manso – Unem

22 aprile 2026

Exacta Labcenter c/o Ferrari - Maranello (MO)

Il Decreto Legislativo n. 5 del 9 gennaio 2026 ha recepito nell'ordinamento nazionale la Direttiva sulle energie rinnovabili 2023/2413/EU – RED III ed è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 20 gennaio 2026.

Il Decreto è entrato in vigore il 4 febbraio 2026.

L'obiettivo complessivo a livello nazionale relativo alla quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia da conseguire nel 2030 è pari al 39,4 per cento.

Per il settore dei trasporti il Decreto Legislativo prevede che la quota di energia rinnovabile raggiunga il 29% della domanda complessiva di energia del settore entro il 2030.

L'obbligo sui biocarburanti da immettere in consumo in purezza, stabilito dal D.Lgs. 199/2021 resta invariato al valore di 1.000.000 tonnellate nel 2030 e si aggiunge al 29% di cui sopra.

Sono in atto i lavori del MASE per aggiornare il DM 16 marzo 2023 a seguito del Dlgs 5/2026



Bio Benzine - Il decreto non interviene sulla traiettoria di crescita degli obblighi di energie rinnovabili nelle benzine, stabilita con il DM 16 marzo 2025. Pertanto, nel 2026 la quota minima per le bio benzine è fissata al 3,4% in energia. Da capire come evolverà la traiettoria attualmente prevista dal DM che dovrebbe crescere fino al 5% di energia nel 2030, in considerazione che un'ampia rappresentanza di stakeholder non vorrebbero sub target per specifici prodotti.

Sub-target RNFB0 - Obbligo dello 0,5% di energia negli usi diretti (art. 16 comma 2 lett. d) - È stato confermato l'obbligo vincolante al 2030 per i combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) negli usi diretti e proposto un obbligo dello 0,25% nel 2029. Sono target molto sfidanti. Lo 0,5% rappresenterebbe 150.000 tonnellate di e-fuel o idrogeno verde nel 2030. Attualmente sia la domanda che l'offerta sono vicine allo zero

Obbligo purezza (art. 16 comma 2 lett.b) - Oltre a ribadire il target di 1.000.000mdi tonnellate al 2030 il Decreto stabilisce che “i biocarburanti liquidi e gassosi utilizzati in purezza possono essere impiegati anche nel settore agricolo”. Un ulteriore settore di utilizzo prima mancante



- **Obbligo sui bunker (art.16 comma 2 lett. f)** – Il testo pubblicato conferma, in linea con la posizione di Unem, il rinvio ai successivi decreti attuativi l'eventuale introduzione di obblighi sui bunker, differenziandoli da quelli degli altri settori del trasporto. È molto positivo anche il meccanismo che prevede una valutazione delle decisioni assunte dagli altri Paesi UE prima di fissare qualsiasi obbligo per i soggetti che immettono bunker nel mercato nazionale.
- **Obblighi settore aviazione (art. 16 comma 2 lett. p)** – In linea con la posizione Unem, vengono esclusi dal campo di applicazione della RED III i volumi di jet-fuels immessi in consumo nel mercato nazionale, mentre i volumi di SAF potranno concorrere alla copertura degli obblighi del trasporto stradale con specifiche maggiorazioni. In relazione ai SAF il comparto aereo dovrà rispondere unicamente al Regolamento ReFuels EU Aviation.



- **Obbligo metano e biometano (art. 16 comma 2 lett. f)** – Viene confermata la possibilità accordata a tutti coloro che immettono in consumo metano impiegato nel trasporto stradale di considerare, a partire dal 2026, i loro obblighi automaticamente assolti. Unem aveva chiesto di limitare questa possibilità solo ai soggetti che aderiscono al meccanismo GSE di cui all'articolo 6 del D.M. 2 marzo 2018 ma questa limitazione non è stata accettata.
- **Obbligo GPL (art. 16 comma 2 lett. f)** – Viene confermata l'introduzione graduale di obblighi per il GPL con il 50% nel 2027 e il 100% degli obblighi RED III a partire dal 2028.
- **Maggiorazione materie prima Parte B Annex IX (art.16 comma 2 lett. d)** – Viene confermata la maggiorazione dall'1,7% al 5% previa approvazione della Commissione UE
- **Maggiorazione marittimo e aviazione (art.16 comma 2 lett. l)** – Viene confermata la maggiorazione dall'1,2 limitatamente alle materie prime Annex IX Parte A



- La proposta di modifica del Regolamento CO₂ per auto e VCL introduce alcune novità:
 - Dal 2035: riduzione delle emissioni di CO₂ dal 100% al 90% con compensazione del 10% residuale:
 - 7% (max) con impiego di acciaio a basse emissioni “made in the EU” e 3% (max) con carburanti ammissibili: e-fuels, biocarburanti e biogas (Annex IX direttiva RED)
 - Le modalità di misura Tank-to-Wheel sono state confermate
- Grazie a questo “spazio emissivo” - in teoria - le case costruttrici potrebbero continuare ad immatricolare anche PHEV, Range extender, Mild hybrid e ICE oltre il 2035_ purtroppo il contributo del 3% per i carburanti ammissibili è assolutamente irrisorio
- I riferimenti percentuali sono calcolati rispetto ai livelli medi di emissioni di CO₂ del 2021: 115 gCO₂/km (ciclo WLTP) per le auto:
 - Il nuovo limite per le auto diventa quindi 11,5 gCO₂/km (90% di 115 g/km) e di queste emissioni residue 3,45 gCO₂/km (3% di 115 gCO₂/km) possono essere compensati da e-fuels, biocarburanti e biogas



- La Proposta di revisione del Regolamento CO2 è un passo avanti per il riconoscimento del ruolo dei «Sustainable Renewable Fuels nella CO2 Standards Regulation» e positivo è anche aver equiparato biofuels ed e-fuels (anche se per i biofuels solo da Annex IX).
- Tuttavia, il nuovo pacchetto automotive continua a minimizzare ruolo dei biocarburanti sostenibili, non valorizzando in alcun modo una nuova classe di veicoli alimentati esclusivamente da «sustainable renewable fuels»
- Da nostre valutazioni risulta infatti che:
 - con solo 4,0 Mton di biofuels (quantitativo inferiore ai consumi attuali in Europa) si supererebbe il massimo della compensazione prevista per i carburanti ammissibili (3%)
 - ipotizzando 10M di immatricolazioni di auto nei paesi UE, il numero massimo di veicoli ICE al 2035 sarebbe di 360 mila (54 mila in Italia); risultati analoghi anche per i veicoli ibridi Plug-in: 1,5 milioni di veicoli considerando le compensazioni totali (biocarburanti + acciaio low carbon) e 450 mila con solo biocarburanti
 - con questi numeri nessun costruttore o componentista potrebbe mantenere in vita linee produttive per i motori ICE, compresi i motori ibridi, anche ricaricabili Plug-in*
- A questo si aggiunge l'inseverimento dei parametri dell'Utility Factor (UF) previsti dal 2027 che comporteranno un incremento delle emissioni tipiche della CO2 dei veicoli Plug-in



- **Il nodo centrale: 29% vs ~3%**
- RED III 29% di energia rinnovabile nei trasporti al 2030 oppure target di riduzione GHG equivalente Forte ruolo per biocarburanti, biometano, RFNBO
- Regolamenti CO₂ auto e camion Approccio “tail pipe” (emissioni allo scarico) Nessuna valorizzazione effettiva dei combustibili rinnovabili negli ICE Contributo ammesso di fatto marginale ($\approx 3\%$)
- **Obiettivi comuni (decarbonizzazione) ma obblighi incoerenti:**
- La RED III richiede nuova capacità industriale per biocarburanti avanzati, Biometano, RFNBO e-fuels. Richiede inoltre una struttura logistica e infrastrutture dedicate
- Ma il Regolamento CO2 genera obblighi che non considerano i prodotti derivanti dagli investimenti richiesti dalla RED III con conseguente: riduzione della bancabilità dei progetti, rischio underinvestment, compromissione decarbonizzazione aviazione e marina, aumento costo transizione
- **Principale incoerenza:** La RED II presuppone un ruolo strutturale dei renewable fuels. Il Regolamento CO2 per auto e camion li rende, sotto il profilo normativo, totalmente irrilevanti.



- Introdurre una definizione di «Eligible Fuels» includendo tutti i «sustainable renewable fuels» in compliance con la direttiva RED III (Renewable Energy Directive) – art. 29 e 30 – senza il limite dell'Annex IX e riconoscendo subito il loro contributo alla decarbonizzazione classificandoli «zero rated» (come nella normativa ETS2)
- Anticipare al 2027 l'utilizzo dei crediti da Eligible Fuels senza aspettare il 2035, così da valorizzare i contributi che i biocarburanti stanno dando già oggi alla decarbonizzazione del trasporto su strada e che potranno dare con la progressività prevista dalla RED III
- Introdurre una nuova classe di veicoli a zero emissioni alimentati esclusivamente con Eligible Fuels chiamati VEEF con pari dignità normativa (per tutta la legislazione europea, incluso il regolamento Clean Corporate Vehicles) rispetto ai veicoli elettrici e a idrogeno ai fini del rispetto degli obblighi sugli standard di emissione di CO2 dei veicoli leggeri e pesanti





Vi invitiamo a seguirci sui
nostri canali social

 www.unem.it  [@unem_it](https://twitter.com/unem_it)  [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi/)