



Comitato economico
e sociale europeo

PARERE

Comitato economico e sociale europeo

Una strategia europea per i combustibili liquidi

Una strategia europea per i combustibili liquidi per una transizione
sostenibile, economicamente accessibile e resiliente verso
un'economia a basse emissioni di carbonio
(parere d'iniziativa)

CCMI/234

Relatore: **Veselin MITOV (BG-II)**

Correlatore: **Alessandro BARTELLONI (IT-cat. 1)**

www.eesc.europa.eu

IT



@EU_EESC



@EuropeanEconomicAndSocialCommittee



@european-economic-social-committee



@eu_civilsociety



@EESC

Consiglieri	Mihai IVAȘCU (per il relatore del II gruppo) Emanuela SARDELLITTI (per il correlatore della cat. 1)
Decisione dell'Assemblea plenaria	16/1/2024
Base regolamentare	Articolo 52, paragrafo 2, del Regolamento interno
Organo competente	Commissione consultiva per le trasformazioni industriali
Adozione in CCMI	6/3/2025
Adozione in sessione plenaria	27/3/2025
Sessione plenaria n.	595
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	163/0/1

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) chiede una strategia dell'UE in materia di combustibili liquidi che garantisca la transizione dai combustibili fossili verso alternative decarbonizzate e rinnovabili, puntando ad assicurare la sostenibilità, l'accessibilità economica e l'affidabilità in tutti i modi di trasporto. Tale strategia contribuirebbe a diversificare le fonti energetiche, ad accrescere la sicurezza dell'approvvigionamento, a stimolare gli investimenti nelle energie rinnovabili e la crescita economica, a promuovere pratiche di economia circolare, a sostenere gli obiettivi climatici, ad allineare la produzione di biocarburanti alla sostenibilità, a coordinare gli sforzi degli Stati membri, a standardizzare la produzione di biocarburanti ed elettrocarburanti per gli scambi transfrontalieri e a fornire opzioni di riduzione delle emissioni dove l'elettrificazione risulta difficile.

1.2 Il CESE raccomanda le seguenti misure:

- accrescere l'efficienza delle catene di approvvigionamento di combustibili liquidi decarbonizzati e rinnovabili migliorando il reperimento, la miscelazione e lo stoccaggio delle materie prime e ottimizzando la logistica attraverso poli industriali;
- riconoscere, nell'ambito del patto per l'industria pulita, l'esigenza di elaborare una strategia dell'UE sui combustibili liquidi, al fine di garantire la transizione dai combustibili fossili ai combustibili liquidi rinnovabili, affrontando gli aspetti della sostenibilità, dell'accessibilità economica e dell'affidabilità in tutti i modi di trasporto;
- utilizzare combustibili liquidi decarbonizzati e rinnovabili a fianco dell'elettrificazione per ridurre al minimo gli elevati costi a carico della società derivanti dalla costruzione di nuove infrastrutture, dato che i gasdotti, i terminali e i siti di distribuzione esistenti possono essere utilizzati per i combustibili liquidi sostenibili (SLF) senza ulteriori infrastrutture apposite;
- rafforzare il sostegno alla R&S, migliorare la piena gestione e il pieno sviluppo delle catene di approvvigionamento per sfruttare appieno il potenziale della biomassa sostenibile e garantire dialoghi aperti con le industrie chiave;
- ridurre i costi di produzione dei combustibili decarbonizzati e rinnovabili garantendo un accesso efficiente sotto il profilo dei costi all'energia elettrica pulita e alle materie prime pulite, aumentando la capacità degli impianti di produzione e garantendo l'accesso al mercato, e al tempo stesso sfruttare le iniziative dell'UE in materia di R&S, compreso il Fondo per l'innovazione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE, per incoraggiare l'innovazione e gli investimenti nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio per la produzione di combustibili liquidi sostenibili;
- garantire la stabilità legislativa e la prevedibilità per i progetti di produzione di combustibili liquidi sostenibili, grazie al mantenimento di criteri di ammissibilità e di obiettivi coerenti per l'intera durata del loro ciclo di vita, pari a 15-20 anni;

- stabilire norme uniformi per le capacità e le proprietà di miscelazione dei combustibili, al fine di consentire la comparabilità, la fissazione dei prezzi standard e la mercificazione dei combustibili;
- utilizzare il Fondo per una transizione giusta per sostenere la produzione di combustibili liquidi sostenibili, finanziando la R&S per ridurre i costi, migliorando le infrastrutture per i combustibili e riqualificando i lavoratori;
- portare avanti i progetti in corso attraverso strategie globali di riduzione dei rischi per consentire decisioni rapide in materia di investimenti finanziari;
- sviluppare nuovi strumenti di attenuazione dei rischi per migliorare i profili rischio-rendimento dei progetti pionieristici su vasta scala;
- istituire regimi di contratti per differenza sul carbonio (CCfD) per fornire un segnale stabile di prezzo del carbonio;
- elaborare meccanismi di sostegno pubblico diretti sia all'offerta (grazie all'incentivazione di investimenti precoci nell'aumento della capacità produttiva e alla riduzione dei costi) che alla domanda (attraverso una visibilità del prelievo sufficiente a sostenere gli impegni degli investitori e a ridurre i rischi di mercato);
- istituire, attraverso il dialogo sociale, programmi di formazione e iniziative in materia di istruzione per migliorare le competenze della forza lavoro, aumentare l'occupabilità e creare posti di lavoro verdi dignitosi, essenziali per l'economia;
- fornire un sostegno mirato ai lavoratori che passano dalle tradizionali industrie dei combustibili fossili a nuove opportunità occupazionali;
- dare priorità alle politiche del mercato del lavoro che migliorano l'occupabilità attraverso l'apprendimento permanente, percorsi flessibili dall'istruzione all'occupazione e iniziative di miglioramento del livello delle competenze, con particolare attenzione alle competenze digitali e al miglioramento del lavoro manuale;
- migliorare l'armonizzazione normativa tra l'UE e i principali mercati mondiali, e il coordinamento all'interno di organizzazioni internazionali quali l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e l'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA);
- allineare la tassazione dei carburanti all'impatto climatico di ciascuno di essi, e introdurre regimi di incentivi dell'UE analoghi a quelli previsti dalla legge statunitense sulla riduzione dell'inflazione, che offre sgravi fiscali basati sulla quantità e sulla sostenibilità della produzione per attrarre investimenti nei combustibili liquidi sostenibili;
- avviare campagne globali di sensibilizzazione pubblica per aumentare la consapevolezza e l'accettazione dei combustibili liquidi sostenibili, concentrando l'attenzione sui loro benefici ambientali, sulla sicurezza energetica e sul loro potenziale di creazione di posti di lavoro;

- (per le istituzioni dell'UE) standardizzare le specifiche tecniche per i biocarburanti e coinvolgere le parti sociali e la società civile in dialoghi trasparenti per garantire un ampio sostegno pubblico ed evitare ritardi o incertezze giuridiche nei progetti in materia di combustibili liquidi sostenibili.

2. Introduzione

- 2.1 L'UE intende decarbonizzare interamente il settore dei trasporti entro il 2050, e diversi atti legislativi introdotti o rivisti nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %" del 2021 (ETS 2 per i settori stradale ed edilizio, *ReFuelEU Aviation*, *FuelEU Maritime*, infrastrutture per i combustibili alternativi, norme sulle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti, trasporto marittimo nell'ETS) contribuiranno a conseguire tale obiettivo. La direttiva riveduta sulle energie rinnovabili (RED III) stabilisce obiettivi per ridurre del 14,5 % l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti e aumentare al 29 % il consumo di energia rinnovabile entro il 2030. Essa introduce inoltre obiettivi di miscelazione per i biocarburanti avanzati, destinati ad accrescere la domanda di combustibili liquidi sostenibili.
- 2.2 I biocarburanti e gli elettrocarburanti sostenibili sono fondamentali per decarbonizzare i trasporti globali, offrendo vantaggi quali una maggiore sicurezza energetica, un'integrazione senza soluzione di continuità con i sistemi esistenti e il sostegno dell'economia circolare e delle comunità locali. Per conseguire l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE entro il 2050 è necessaria una strategia coordinata nell'ambito della politica industriale dell'UE, rivolta a stimolare gli investimenti e a trasformare i sistemi industriali, affrontando nel contempo il "trilemma energetico" della sostenibilità, dell'accessibilità economica e dell'affidabilità. Una strategia per i combustibili liquidi che sancisca il passaggio dai combustibili fossili ai combustibili liquidi decarbonizzati e rinnovabili è essenziale per accelerare una decarbonizzazione resiliente e a prezzi accessibili in tutti i modi di trasporto.

3. Perché è necessaria una strategia di transizione europea in materia di combustibili liquidi?

- 3.1 Attualmente la crescita del mercato dei combustibili alternativi è ostacolata da un quadro normativo imprevedibile e incoerente, nonché da limitazioni tecnologiche e commerciali, da una scarsa accettazione da parte dei consumatori e dall'inadeguatezza delle infrastrutture. Sebbene alcune normative dell'UE (ad esempio la direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, i regolamenti *ReFuelEU Aviation* e *FuelEU Maritime* e il nuovo sistema per lo scambio di quote di emissione ETS2) contribuiscano a creare un mercato per questi combustibili, esse non sono sufficienti a sbloccare i massicci investimenti, fino a 650 miliardi di EUR, necessari per trasferire su larga scala la produzione di combustibili dell'UE da fonti convenzionali a fonti rinnovabili¹.
- 3.2 Un quadro globale diretto a sostenere l'adozione di combustibili rinnovabili è essenziale per superare gli ostacoli esistenti nella catena del valore e aumentare la produzione. La relazione di Mario Draghi sul tema *The Future of European Competitiveness* [Il futuro della competitività

¹ FuelsEurope - [Clean Fuels for all](#) [Combustibili puliti per tutti].

europa]², del 17 settembre 2024, evidenzia questa lacuna e invita l'UE a iniziare a costruire una catena di approvvigionamento di combustibili alternativi, per evitare di incorrere in costi significativi nel conseguimento dei suoi obiettivi.

3.3 Una strategia dell'UE per i combustibili liquidi:

- contribuirà a diversificare le fonti energetiche, riducendo la dipendenza da fornitori esterni e rafforzando la sicurezza energetica;
- promuoverà gli investimenti nelle tecnologie per le energie rinnovabili, creando posti di lavoro dignitosi e stimolando la crescita economica, in particolare nelle zone rurali e sottosviluppate di tutta l'UE;
- promuoverà pratiche di economia circolare e un ecosistema industriale decentrato;
- contribuirà al conseguimento degli obiettivi e degli impegni in materia di clima;
- garantirà che la produzione di biocarburanti sia in linea con gli obiettivi di sostenibilità, prevenendo impatti negativi quali la deforestazione e situazioni di scarsità dell'approvvigionamento alimentare;
- coordinerà gli sforzi tra gli Stati membri, garantendo una regolamentazione coerente e creando un equilibrio tra considerazioni ambientali, economiche e sociali;
- stabilirà norme comuni per la produzione e l'uso di biocarburanti, rafforzando gli scambi transfrontalieri e creando un contesto normativo stabile;
- fornirà soluzioni per ridurre le emissioni dove l'elettrificazione risulta meno attuabile.

3.4 La strategia dovrebbe integrare componenti normative e coprire l'intera catena di approvvigionamento, dalle materie prime (biomassa sostenibile, rifiuti, energia elettrica rinnovabile e CO₂ riciclata) alla logistica della raccolta e del trasporto agli impianti di produzione, garantendo nel contempo la complementarità dei combustibili liquidi con alternative basate sull'elettrificazione e sull'idrogeno. Essa dovrebbe inoltre intervenire sugli impianti di produzione, combinando la conversione delle raffinerie esistenti con nuovi impianti ad hoc, valutare le applicazioni di combustibili in tutti i modi di trasporto e individuare le condizioni normative in grado di incentivare gli investimenti, nonché garantire l'accesso ai finanziamenti e salvaguardare la competitività internazionale dell'industria. L'annuncio, da parte della Commissione, di un imminente patto per l'industria pulita offre un'eccellente occasione per prendere atto dell'esigenza di una strategia per i combustibili liquidi.

4. **La competitività industriale dell'UE e lo sviluppo delle infrastrutture**

4.1 Le catene di approvvigionamento di combustibili liquidi esistenti sono in grado di fornire prodotti dal punto di produzione fino all'utilizzatore finale. Occorre però introdurre dei miglioramenti per mettere a punto le connessioni e fornire materie prime energetiche, agricole e industriali al punto di produzione di combustibili liquidi sostenibili. Il CESE raccomanda di affrontare le sfide a breve termine che riguardano la catena di approvvigionamento migliorando le capacità di acquisizione, miscelazione e stoccaggio delle materie prime per i combustibili liquidi rinnovabili e ottimizzando la logistica. I poli industriali dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale, e le parti interessate dovrebbero collaborare per garantire risorse sostenibili e razionalizzare il trasporto

² [Il futuro della competitività europea](#) - relazione di Mario Draghi.

verso i siti di conversione. L'alleanza industriale per la catena del valore dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio costituisce un ottimo esempio di collaborazione, innovazione e catene di approvvigionamento efficienti e sostenibili. La questione più importante è ridurre al minimo i costi per la società.

- 4.2 Lo sviluppo e la costruzione di progetti industriali su larga scala richiedono generalmente tra cinque e sette anni. Vi è pertanto l'urgente necessità di accelerare l'esecuzione dei progetti riguardanti i combustibili liquidi sostenibili, al fine di garantire un approvvigionamento adeguato e conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione dell'UE per il 2030. Per estendere la riserva di progetti in corso, occorre che questi siano portati avanti attraverso strategie globali di riduzione dei rischi, in modo da facilitare decisioni rapide in materia di investimenti finanziari.
- 4.3 L'Europa riveste da tempo un ruolo di leader nell'innovazione e nello sviluppo industriale in vari settori. Il settore della produzione di combustibili è profondamente integrato nella catena del valore europea e svolge un ruolo chiave nel sostenere la competitività, la forza industriale e la prosperità dell'UE. Le raffinerie producono coprodotti essenziali per altre industrie, come la nafta per il settore petrolchimico, il GPL e altri prodotti liquidi per il riscaldamento industriale, nonché solventi, bitume, cere e basi lubrificanti per una serie di processi di produzione.
- 4.4 Per decarbonizzare i sistemi energetici e industriali dell'UE è necessario destinare notevoli risorse economiche allo sviluppo di infrastrutture. Il CESE raccomanda di ricorrere, parallelamente all'elettrificazione, a combustibili liquidi decarbonizzati e rinnovabili, al fine di ridurre gli elevati costi sociali della costruzione di nuove infrastrutture. È infatti possibile utilizzare per tali combustibili le condotte, i terminali e i siti di distribuzione esistenti, senza bisogno di ulteriori infrastrutture ad hoc.
- 4.5 Non si ritiene che la disponibilità di biomassa sostenibile costituisca un ostacolo, ma per sfruttarne pienamente il potenziale servono ulteriori attività di R&S, una gestione migliore e lo sviluppo dell'intera catena di approvvigionamento, nonché iniziative volte ad affrontare fattori quali l'uso del suolo, la concorrenza tra settori e la sostenibilità della catena del valore. Il CESE ha rilevato in un precedente parere che "[p]er realizzare catene del valore essenziali, occorre adottare un approccio olistico e instaurare un dialogo strutturato con i diversi settori implicati (agricoltura, sostanze chimiche, gestione e riciclaggio dei rifiuti ecc.)"³. Investire nella produzione e nella raccolta di biomassa implica un impegno a favore della sostenibilità a lungo termine. Il CESE sostiene pienamente il principio dell'uso a cascata della biomassa e tiene a sottolineare che la futura strategia dell'UE in materia di combustibili liquidi non deve compromettere la sicurezza alimentare.

5. **R&S e riduzione dei costi di produzione**

- 5.1 Esistono diverse tecnologie per la produzione di combustibili liquidi a basso tenore di carbonio e climaticamente neutri a partire da un'ampia gamma di materie prime, tra cui i rifiuti agricoli, forestali e industriali, il carbonio catturato, l'idrogeno pulito e l'energia elettrica rinnovabile. Le raffinerie possono fungere da poli per molte di queste tecnologie, grazie alla loro conversione in

³ GU C, C/2024/6019, 23.10.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/6019/oj>.

"bioraffinerie" o "raffinerie di combustibili sintetici". Mentre le tecnologie FAME e HEFA sono ormai consolidate, occorre sviluppare e convalidare a livello commerciale altri metodi per la produzione di combustibili liquidi sostenibili.

- 5.2 Per ridurre i costi di produzione dei combustibili decarbonizzati e rinnovabili bisogna anzitutto:
- garantire un accesso efficiente in termini di costi all'energia elettrica pulita nonché alla biomassa sostenibile e ad altre materie prime;
 - estendere la capacità degli impianti di produzione al fine di realizzare economie di scala;
 - dare accesso al mercato a tutti i prodotti realizzati (compresi tutti i combustibili e i coprodotti per la catena del valore industriale);
 - accrescere l'efficienza energetica della produzione sia di biocarburanti che di elettrocarburanti.
- 5.3 Il CESE chiede che venga chiarito se il rigoroso quadro normativo, e in particolare i crescenti obblighi di miscelazione di carburanti sostenibili per l'aviazione, rimarranno in vigore nel caso in cui l'approvvigionamento di combustibili liquidi sostenibili divenga inadeguato a causa della carenza di investimenti nella capacità di produzione. Ciò potrebbe tradursi in bassi prezzi di prelievo e in attivi non recuperabili per i pionieri del settore.

6. **Finanziamento e investimenti - accelerare la transizione**

- 6.1 Da qui al 2035 saranno necessari oltre 50 miliardi di EUR per nuovi impianti di produzione di biocarburanti ed elettrocarburanti. Inoltre, gli investimenti nella produzione di idrogeno, nella cattura del carbonio e nell'energia elettrica rinnovabile per gli elettrocarburanti porteranno il totale degli investimenti necessari a una cifra compresa tra 200 e 300 miliardi di EUR da qui al 2035⁴. Poiché i progetti di produzione di combustibili liquidi sostenibili hanno in genere una durata di vita compresa tra i 15 e i 20 anni, il CESE chiede stabilità legislativa, affinché gli investimenti in tale nuova tecnologia siano giustificati agli occhi degli investitori.
- 6.2 Le iniziative dell'UE in materia di R&S, compreso il Fondo per l'innovazione recentemente istituito, dovrebbero stimolare i progressi e gli investimenti nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio. Il Comitato raccomanda inoltre di utilizzare il Fondo per una transizione giusta per promuovere la produzione di combustibili liquidi a basso tenore di carbonio, sostenendo la R&S per ridurre i costi, ammodernare le infrastrutture per i combustibili e riqualificare i lavoratori. Per garantire transizioni efficaci ed efficienti in tutte le regioni sarà essenziale raccogliere le esperienze dell'UE nell'attuazione del Fondo per una transizione giusta e istituire una banca dati delle buone pratiche.
- 6.3 Dato l'attuale profilo di rischio dei progetti di combustibili liquidi sostenibili, per attrarre i prestatori commerciali è essenziale un quadro globale di riduzione dei rischi. Gli investitori finanziari hanno sottolineato che, per migliorare i profili di rischio-rendimento dei progetti pionieristici su vasta scala, sono essenziali dei meccanismi di supporto di credito. Il CESE raccomanda pertanto di sviluppare nuovi strumenti di attenuazione dei rischi, come le garanzie di prima perdita e i prestiti subordinati, che la BEI potrebbe emettere con il sostegno della

⁴ BEI, [Financing sustainable liquid fuel projects in Europe](#) [Finanziamento di progetti di combustibili liquidi sostenibili in Europa].

Commissione europea al fine di incoraggiare i finanziamenti privati.

- 6.4 Ad esempio, dovrebbero essere istituiti regimi di contratti per differenza sul carbonio, al fine di fornire un segnale forte e stabile del prezzo del carbonio per gli investimenti a basse emissioni di carbonio, sostenendo in tal modo l'aumento della produzione sostenibile di combustibili liquidi. Come osservato nella relazione Draghi, l'UE dovrebbe ridurre i rischi degli investimenti nei combustibili rinnovabili sostenibili e a basse emissioni di carbonio attraverso regimi basati su contratti per differenza e aste come servizio, analoghi a quelli elaborati per la Banca dell'idrogeno.
- 6.5 I meccanismi di sostegno pubblico diretti a ridurre i divari di costi aiutano i promotori di combustibili liquidi sostenibili ad accedere ai finanziamenti offrendo visibilità a lungo termine e incentivi finanziari per le decisioni di investimento e attenuando nel contempo i rischi di mercato per i prestatori. Il CESE ritiene che tali meccanismi dovrebbero riguardare sia l'offerta che la domanda: per incentivare gli investimenti precoci nell'aumento di scala e nella riduzione dei costi servono interventi sul versante dell'offerta, mentre per offrire agli investitori un'adeguata visibilità del prelievo ai fini degli impegni relativi ai progetti sono necessari meccanismi sul versante della domanda.
- 6.6 È inoltre altrettanto importante che gli investitori privati ricevano segnali chiari sul ruolo duraturo dei combustibili liquidi decarbonizzati e rinnovabili nell'economia dell'UE. Una strategia europea per i combustibili liquidi può fornire gli orientamenti necessari. Il CESE inoltre "propone di allineare la tassazione di ciascun combustibile al suo impatto climatico e appoggia una proposta a livello europeo di introdurre robusti meccanismi di incentivazione, compresa una tassazione molto bassa o nulla sui combustibili a basse emissioni di carbonio"⁵.

7. **Impatto sull'occupazione (lavoratori, transizione, miglioramento del livello delle competenze)**

- 7.1 Lo sviluppo e l'espansione di nuovi impianti per la produzione di combustibili liquidi possono portare alla creazione di un numero considerevole di posti di lavoro. Servirà manodopera qualificata in settori quali l'ingegneria chimica, la tecnologia di processo e la manutenzione delle attrezzature. Il CESE ritiene che occorra istituire, attraverso il dialogo sociale, programmi di formazione e iniziative di istruzione per migliorare le competenze della forza lavoro, accrescere l'occupabilità e contribuire alla creazione di "posti di lavoro verdi" dignitosi che saranno essenziali per l'economia e per il conseguimento degli obiettivi ambientali dell'UE.
- 7.2 Mentre è previsto che nel settore dei nuovi combustibili liquidi verranno creati dei posti di lavoro, è anche possibile che altri posti di lavoro vadano persi nelle industrie tradizionali dei combustibili fossili. Questa transizione richiede un sostegno mirato per un passaggio agevole a nuove opportunità occupazionali. Un esempio positivo è la riconversione delle raffinerie convenzionali in bioraffinerie, come dimostra la pionieristica trasformazione della raffineria di Venezia Porto Marghera. Molti posti di lavoro diretti, indiretti e indotti sono stati salvati, impedendo il deterioramento dell'economia locale che si verifica in genere quando una raffineria viene chiusa o trasformata in un terminale.

⁵ GU C, C/2024/6019, 23.10.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/6019/oj>.

7.3 Le politiche del mercato del lavoro dovrebbero essere rivolte in via prioritaria ad aumentare l'occupabilità della forza lavoro attraverso l'apprendimento permanente e la creazione di percorsi flessibili che colleghino l'istruzione e l'occupazione, ad esempio sistemi di apprendimento duale e programmi di apprendistato efficaci. Inoltre, per preparare i lavoratori alle esigenze future è essenziale promuovere la mobilità interna nelle imprese attraverso iniziative di riqualificazione e di miglioramento del livello delle competenze, nonché attraverso il dialogo sociale quale fattore importante di questo processo. Ciò comporterà un miglioramento del lavoro manuale grazie a un aumento significativo delle competenze digitali, nel quadro di un'organizzazione del lavoro antropocentrica.

8. **Garantire norme prevedibili e condizioni di parità tecnologica per sbloccare gli investimenti**

8.1 Le procedure legislative dell'UE sono complesse e lente. Esse non prevedono scadenze chiare per l'adozione di regolamenti essenziali; per di più i regolamenti *ReFuelEU Aviation* e *FuelEU Maritime* e la direttiva RED III stabiliscono per le materie prime biologiche criteri di ammissibilità incoerenti. Mentre i primi due atti legislativi prevedono obiettivi a lungo termine, RED III non ne specifica alcuno oltre il 2030. Inoltre, i regolamenti sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti si basano su un approccio "dal serbatoio alla ruota", un approccio limitato che impedisce ai biocarburanti sostenibili e agli elettrocarburanti di contribuire alla decarbonizzazione del trasporto su strada.

8.2 I rigidi ostacoli normativi, i tassi di interesse elevati e le prospettive economiche incerte rendono i progetti attuali non competitivi sul piano economico. Questa situazione ha ritardato la maggior parte delle decisioni di investimento. Il CESE raccomanda pertanto di razionalizzare la regolamentazione e di rafforzare i meccanismi di sostegno per migliorare la sostenibilità dei progetti e attrarre investimenti.

8.3 Il CESE esprime preoccupazione per la mancanza di armonizzazione normativa con i principali mercati mondiali al di fuori dell'UE, specie nei settori che operano a livello internazionale, come l'aviazione e il trasporto marittimo. Questo disallineamento potrebbe mettere le imprese europee in una situazione di svantaggio economico rispetto ai loro concorrenti mondiali. È essenziale che vi sia un maggiore coordinamento delle normative e delle politiche europee con giurisdizioni chiave come gli Stati Uniti, nonché con organizzazioni internazionali quali l'IMO e la IATA.

8.4 La legge statunitense sulla riduzione dell'inflazione (*Inflation Reduction Act*) ha aumentato la competitività di costo dei combustibili rinnovabili grazie a sgravi fiscali basati sulla quantità e sulla sostenibilità della produzione. Ciò ha indotto molti produttori di combustibili liquidi sostenibili ad avviare i loro progetti negli Stati Uniti anziché in Europa. Per contrastare questa tendenza, l'UE dovrebbe attuare regimi di incentivi analoghi, in modo da attrarre i promotori di progetti e incoraggiare gli investimenti in progetti sostenibili nel settore dei combustibili liquidi.

9. Consapevolezza dei consumatori

- 9.1 L'accettazione dei biocarburanti da parte dei consumatori risente della mancanza di coordinamento degli sforzi compiuti dagli Stati membri per introdurre nuove miscele di carburanti, dell'assenza di specifiche tecniche standardizzate e della scarsità di informazioni riguardanti la compatibilità di tali carburanti con i veicoli. Il CESE considera fondamentale l'accettazione sociale dei combustibili liquidi nell'UE, essendo imprescindibile che i cittadini sostengano le politiche relative alle fonti energetiche messe a loro disposizione.
- 9.2 Le istituzioni dell'UE, comprese la Commissione europea e la BEI, hanno sviluppato competenze significative negli aspetti tecnici ed economici dei combustibili liquidi sostenibili e nello sviluppo di progetti. Il CESE chiede che vengano lanciate campagne di informazione a vasto raggio per rendere noti i vantaggi dei combustibili liquidi sostenibili, anche in termini di impatto ambientale, sicurezza energetica e potenziale di creazione di posti di lavoro dignitosi.
- 9.3 A detta di alcuni, i combustibili liquidi sostenibili sarebbero incompatibili con la neutralità climatica. Occorrerebbe sfatare tale pregiudizio, dimostrando che i combustibili decarbonizzati e rinnovabili non causano un aumento netto della concentrazione di CO₂ nell'atmosfera e sono sostenibili al pari di altre soluzioni, se non di più. Per garantirne l'accettazione da parte dell'opinione pubblica, è essenziale coinvolgere le parti sociali e la società civile in un dialogo ampio, aperto e trasparente. Ciò consentirà di evitare possibili ritardi, incertezze giuridiche e costi, garantendo nel contempo l'accettabilità sociale dei progetti relativi ai combustibili sostenibili.

Bruxelles, 27 marzo 2025

Il Presidente del Comitato economico e sociale europeo
Oliver RÖPKE
