

RED III: quali opportunità per i Cpo?

DAL PROSSIMO ANNO ENTRERÀ IN VIGORE NELL'UNIONE EUROPEA UN MECCANISMO DI CREDITI ENERGETICI CON L'OBIETTIVO DI ACCELERARE LA TRANSIZIONE. UN SISTEMA CHE COINVOLGERÀ DIRETTAMENTE L'INDUSTRIA DELL'EV-CHARGING, IN PARTICOLARE I CPO, CHE AVRANNO LA POSSIBILITÀ DI INTERCETTARE NUOVI BUSINESS

DI FEDERICA MUSTO

Dal 21 maggio 2025 ogni Stato Membro dell'Unione Europea dovrà istituire un meccanismo che consenta agli operatori economici che forniscono energia prodotta da rinnovabili per la ricarica dei veicoli elettrici di produrre dei crediti energetici che possano essere venduti ai fornitori di combustibili per adempiere agli obblighi previsti per la fornitura di energia rinnovabile al settore dei trasporti. Tale direttiva è contenuta nell'articolo 25 della RED III (Renewable Energy Directive III), che è la terza revisione della direttiva dell'Unione Europea sulle energie rinnovabili, emanata il 18 ottobre 2023. RED III aggiorna e amplia i target delle versioni precedenti (RED I e RED II), con l'obiettivo di accelerare la transizione energetica e ridurre le emissioni di gas serra in linea con gli impegni dell'UE, tra cui il Green Deal europeo e l'Accordo di Parigi. Tra gli obiettivi principali della RED III vi è quello di aumentare la quota di energie rinnovabili al 42,5% del consumo energetico totale entro il 2030. Relativamente al settore dei trasporti, tale obiettivo si traduce nella richiesta che almeno il 29% dell'energia utilizzata nei trasporti provenga da fonti rinnovabili entro il 2030; oppure che si rilevi una riduzione dell'intensità delle emissioni dei gas serra pari ad almeno il 14,5%. A differenza delle versioni precedenti della normativa, per le quali gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti erano fissati prevalentemente in riferimento alla diffusione dei biocarburanti e dei biocarburanti avanzati, la RED III prevede specifiche disposizioni per incentivare l'uso di veicoli elettrici alimentati da energia rinnovabile, ritenuti una tecnologia più efficiente per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Infatti la RED III include l'obbligo per i fornitori di carburante di integrare una quota di energia rinnovabile nei loro prodotti destinati ai trasporti. Questo obbligo può essere rispettato fornendo direttamente energia rinnovabile attraverso l'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici o, in alternativa, acquistando crediti di energia rinnovabile da operatori che gestiscono l'infrastruttura di ricarica (i Cpo) nel mercato nazionale dei crediti.

Il meccanismo dei crediti

La RED III richiede agli Stati membri di creare un mercato per i crediti energetici generati dalla fornitura di elettricità ai veicoli elettrici, con l'obiettivo di decarbonizzare il settore dei trasporti tramite l'uso della tecnologia più efficiente e, al contempo, di sostenere i finanziamenti europei per l'ampliamento della rete di ricarica. Il regolamento Afir (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), che regola le infrastrutture per i carburanti alternativi, promuove l'elettrificazione del trasporto su strada fissando una serie di obiettivi vincolanti per la diffusione delle stazioni di ricarica pubbliche. Il costo di tali interventi è parzialmente coperto dal Fondo per le infrastrutture per i combustibili alternativi (Afir) dell'UE, che ha stanziato 1,2 miliardi di euro per il periodo 2021-2027. Tuttavia, la previsione di spesa per raggiungere gli obiettivi dell'Afir è stimata in 15,4 miliardi di euro entro il 2030, una somma che non può essere interamente sostenuta dai bilanci pubblici. Per questo motivo, la RED III ha introdotto un sistema di scambio di crediti energetici, ideato anche per contribuire al finanziamento dell'installazione di nuove stazioni di ricarica per veicoli elettrici. Questo meccanismo dovrebbe generare un flusso di entrate per gli operatori dei punti di ricarica (Cpo), che potranno reinvestire tali risorse nell'espansione della rete di ricarica. Come funziona il sistema? Un credito

energetico rappresenta una quantità di energia rinnovabile fornita ai trasporti, in particolare ai veicoli elettrici attraverso l'infrastruttura di ricarica. I Cpo, fornendo elettricità rinnovabile ai veicoli, generano crediti proporzionali alla quantità di energia erogata. In pratica, ogni kWh di elettricità rinnovabile utilizzata per la ricarica viene tracciato e convertito in un credito energetico. I crediti così generati possono essere venduti ai fornitori di carburanti fossili che, non riuscendo a soddisfare la quota di energia rinnovabile imposta dalla RED III tramite biocarburanti o elettricità diretta, possono acquistare questi crediti per conformarsi agli obblighi normativi. I crediti possono essere venduti e acquistati esclusivamente sul mercato nazionale, creando un sistema chiuso che sostenga la decarbonizzazione e finanzia lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica dello specifico Stato membro. Ogni Stato membro è tenuto a istituire il proprio sistema di crediti energetici e ha una certa flessibilità nel decidere le regole specifiche, gli obiettivi e le azioni che le parti obbligate (come i fornitori di carburanti) devono seguire, nonché i tempi e le modalità per conformarsi, purché siano rispettati gli obiettivi minimi fissati dalla RED III. In particolare, ogni Stato è libero di stabilire la quantità di energia rinnovabile che i fornitori di carburante devono fornire al settore dei trasporti e di identificare quali fonti di energia rinnovabile





L'ESPERIENZA DI IONITY

Ionity, Cpo presente in 24 Paesi, partecipa attivamente allo scambio di crediti energetici laddove siano già attivi meccanismi volontari come in Francia, Germania, Austria, Belgio e Paesi Bassi. Le quantità di elettricità erogate dalle loro colonnine vengono puntualmente inviate alle autorità nazionali competenti per ottenere i crediti corrispondenti.

«Sebbene questo sistema sia adatto a sostenere e promuovere lo sviluppo della mobilità elettrica nel lungo termine», spiega Michael Garding, Head of Energy Management di Ionity «È fondamentale la presenza di regolamentazioni appropriate, essenziali per il buon funzionamento del sistema. Ad esempio, in Germania le compagnie petrolifere coinvolte possono soddisfare i loro obblighi sia attraverso i crediti derivanti dalla mobilità elettrica, sia mediante la miscelazione con biodiesel. Negli ultimi anni, biodiesel di dubbia provenienza è entrato nel sistema, causando un forte calo dei prezzi dei crediti, con conseguenze negative sull'intero meccanismo.

Questa incertezza sui futuri guadagni dai crediti energetici finisce con ostacolare le decisioni a lungo termine, rendendo più difficile pianificare investimenti futuri. Inoltre, le regolamentazioni nazionali divergenti aumentano le difficoltà per le aziende che operano a livello europeo. Nonostante queste sfide, Ionity rimane ottimista sul fatto che il sistema dei crediti energetici, a lungo termine, potrà contribuire con successo all'espansione della mobilità elettrica».



(FER) possono essere certificate per adempiere a tale obbligo.

Buone pratiche per il sistema creditizio

Il meccanismo dei crediti permette in sostanza di trasferire l'obbligo di decarbonizzazione dai fornitori di combustibili convenzionali a chi gestisce la rete di ricarica elettrica, incentivando così l'uso dell'energia elettrica per ridurre le emissioni di CO₂. Come già segnalato, si tratta di un sistema introdotto solo a partire dalla RED III e che non era previsto nelle versioni precedenti della normativa. Le motivazioni di tale ritardo sono varie, principalmente legate alla priorità politica e alla maturità del mercato dell'elettrificazione dei trasporti nel momento in cui la RED II è stata redatta. Nel 2018 l'elettrificazione dei trasporti, pur considerata una soluzione importante a lungo termine, non aveva ancora raggiunto una diffusione tale da giustificare una regolamentazione specifica a livello europeo, come avviene oggi con la RED III. Allora l'Europa contava circa 1,2 milioni di auto elettriche in circolazione, che potevano usufruire di 540mila punti di ricarica pubblici in tutto il continente. Nel 2023 il numero di auto elettriche in Europa è salito a circa 3,2 milioni di nuove immatricolazioni, coprendo il 25-30% delle nuove auto vendute in paesi come la Francia, i Paesi Bassi e il Regno Unito. Le infrastrutture sono cresciute di conseguenza, con circa 632mila punti di ricarica pubblici disponibili a fine del 2023.

Affinché il sistema basato sui crediti energetici possa avere un reale impatto sia sulla riduzione delle emissioni sia sul contributo al finanziamento della nuova rete di ricarica, è necessario che i Paesi membri rispettino una serie di raccomandazioni, ben riassunte da un documento redatto da ChargeUp Europe (Meccanismo di credito RED III per l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici: guida all'attuazione per le autorità pubbliche nazionali) e basate sulle migliori pratiche osservate negli schemi nazionali esistenti in quei Paesi che già e di propria iniziativa avevano previsto un regime di credito per promuovere l'elettricità rinnovabile fornita al trasporto su strada. Tra questi: Francia,

Germania, Paesi Bassi, Belgio e Austria.

In primo luogo è fondamentale che le autorità fin da subito garantiscano continuità, stabilità e chiarezza delle regole del sistema, e che definiscano chiaramente l'obiettivo da raggiungere. Che si opti per la riduzione delle emissioni o l'incremento della quota di energia rinnovabile nei trasporti, è cruciale stabilire un obiettivo ambizioso. Infatti il valore dei crediti dipende dalla domanda di elettricità rinnovabile. Se l'obiettivo fissato per le emissioni nel settore trasporti è basso o troppo ampio, l'eccesso di crediti sul mercato potrebbe ridurre il prezzo, minando l'efficacia del sistema. Al contrario, obiettivi più ambiziosi e un aumento progressivo delle quote di energia rinnovabile richieste mantengono alta la domanda, stabilizzando il prezzo dei crediti. In questo modo, l'aumento del numero di punti di ricarica non si traduce in un calo dei prezzi. In secondo luogo la formula utilizzata per calcolare il credito dovrebbe premiare adeguatamente la maggiore efficienza energetica dell'elettricità rispetto a soluzioni come biocarburanti e biocarburanti sintetici. Sebbene ogni Stato membro sia libero di scegliere i propri obiettivi in base ai mercati e le politiche nazionali, è fondamentale che la formula adottata per calcolare il credito sia adatta a riconoscere la maggiore efficienza energetica del trasporto elettrico. Esempio virtuoso in questo senso è l'Austria che adopera un fattore di correzione di 0,4 che tiene conto dell'efficienza dei veicoli elettrici per calcolare l'intensità di carbonio dell'elettricità, e di un moltiplicatore di 4 dei risparmi di gas serra in grado di supportare l'elettrificazione, in modo che questa riceva più crediti rispetto ad altra energia fornita ai trasporti. Inoltre è bene specificare che sebbene la RED III parli genericamente di "operatori economici", i beneficiari della cessione dei crediti dovrebbero essere i Cpo e che il credito dovrebbe essere assegnato in base all'energia elettrica erogata al veicolo, che rappresenta la misura più accurata della quantità di elettricità che viene immessa nel trasporto su strada. A livello tecnico, infine, affinché il meccanismo funzioni agilmente, è importante che la presentazione dei dati da parte dei Cpo al registro avvenga

in maniera digitalizzata e sicura tramite un portale online in grado di interfacciarsi direttamente con i sistemi di backend degli operatori. Inoltre l'identificazione dei charger dovrebbe essere effettuata per mezzo dei medesimi codici ID univoci utilizzati per identificare i punti di ricarica e le stazioni richiesti dai punti di accesso nazionali ai sensi dell'Afir. Infine, sarebbe utile prevedere delle penali per i fornitori di carburante in caso di non conformità che siano rilevanti affinché risultino assai più costose rispetto all'acquisto dei crediti.

Casi particolari

A questo punto si rende necessario un approfondimento su due casistiche particolari, come il caso delle stazioni di ricarica connesse direttamente a un impianto di produzione rinnovabile e la ricarica privata. Nel primo caso la quota di energia elettrica rinnovabile fornita tramite connessione diretta dovrebbe essere misurata al punto di consegna, per evitare che venga conteggiata anche parte dell'energia prodotta e non destinata specificamente alla ricarica. Nel secondo caso, per quei paesi che includono nell'assegnazione dei crediti anche la ricarica privata, come la Germania, va considerato che l'inclusione della ricarica privata potrebbe potenzialmente creare un eccesso di crediti, comportando una riduzione del loro valore. Per contrastare questo fenomeno, è fondamentale che gli obiettivi di riduzione delle emissioni o di utilizzo di energia rinnovabile siano sufficientemente ambiziosi, al fine di mantenere un equilibrio tra domanda e offerta di crediti.