

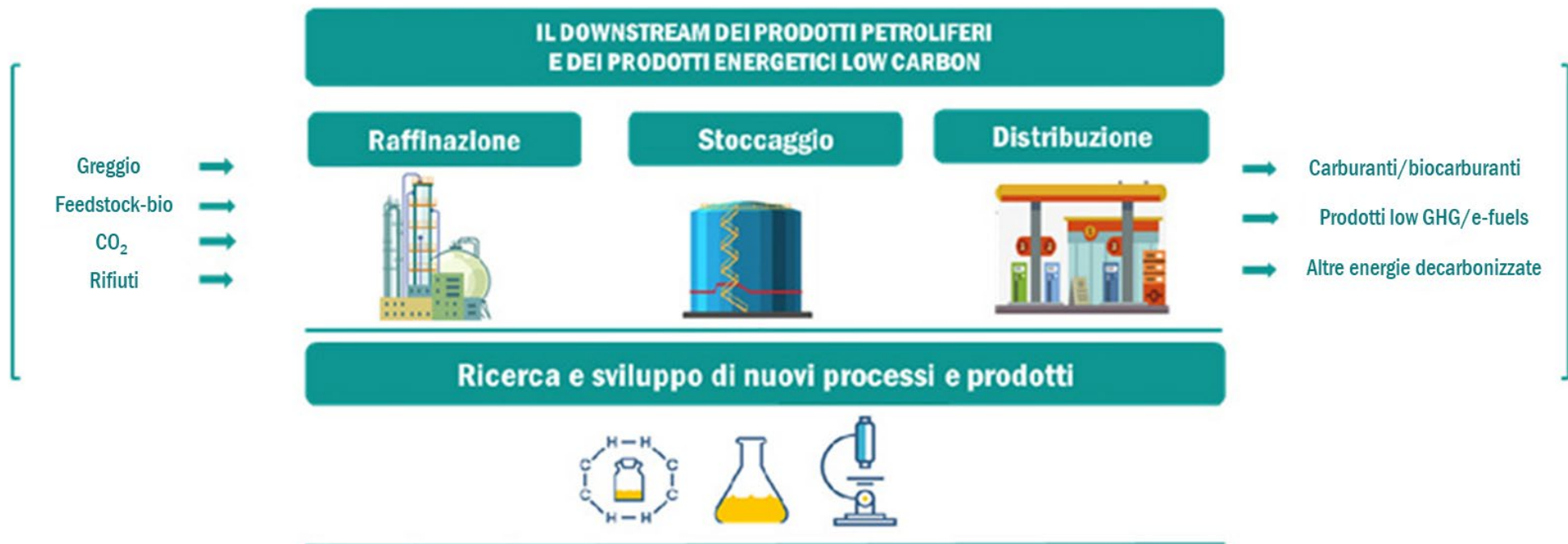


# **Decarbonizzare i trasporti: quali effetti sulle filiere**

**AIEE, 14 novembre 2022**

**Marina Barbanti**  
*Direttore Generale*

# La filiera del downstream «petrolifero»



# I numeri della filiera



**11 raffinerie e 2 bioraffinerie**, di cui 6 nel Mezzogiorno, che garantiscono la copertura della domanda di carburanti, lubrificanti e bitumi

Una rete di distribuzione composta da **21.700 punti vendita** e oltre **100 depositi** con capacità superiore a 3.000 mc

Una rete di oleodotti di 2.700 km

**Il comparto distribuisce:**

120 milioni litri/giorno di **carburanti e biocarburanti**

17 milioni litri/giorno di **jet fuel**

10 milioni litri/giorno di prodotti per la **navigazione**

1,4 milioni di litri/giorno di **lubrificanti**

4,4 milioni kg/giorno di **bitumi**



**150 mila occupati** (diretti e indiretti) altamente qualificati

Oltre **100 miliardi di euro** di fatturato annuo

Un contributo alla bilancia commerciale **pari a 13 miliardi di euro/anno** in termini di valore delle esportazioni

Un valore aggiunto all'economia di **2,4 miliardi di euro/anno**

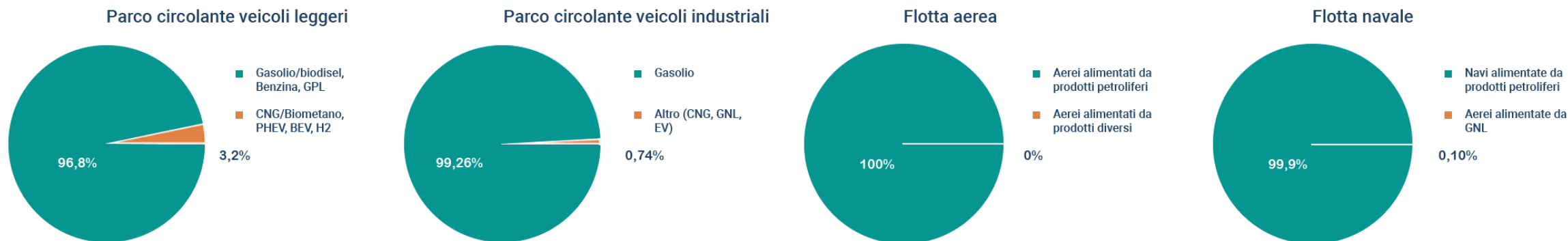
Assicura ai propri fornitori oltre **80 miliardi di euro** di fatturato, favorendo lo sviluppo di aziende di piccole e medie dimensioni, fortemente specializzate

Investiti ultimi 20 anni **oltre 20 miliardi di euro**, soprattutto per la salvaguardia ambientale e la sicurezza

Oltre **1.000 brevetti** registrati



# Il peso della filiera nei trasporti



- Attualmente i prodotti petroliferi, miscelati con quote crescenti di biocarburanti, assicurano oltre il 92% del fabbisogno energetico nei trasporti
- Circa il 98% del parco via terra ha motori a combustione interna (ICE) alimentati da benzina, gasolio, gpl e metano



# La risposta della filiera alla decarbonizzazione dei trasporti: i LCF

---

Cosa sono: carburanti rinnovabili utilizzabili in miscela o in sostituzione di quelli fossili, prodotti però da materie prime rinnovabili

I Low Carbon Fuels (LCF), sia liquidi che gassosi, sono classificati, in funzione della materia prima rinnovabile utilizzata, in:

- **biocarburanti tradizionali** ottenuti da oli vegetali tramite fermentazione di materiale vegetale contenente zuccheri e amido
- **biocarburanti avanzati** ottenuti da materiali di scarto di origine organica
- **recycled carbon fuels** ottenuti da rifiuti indifferenziati e dal riutilizzo di rifiuti plastici (plasmix) non utilizzabili per il riciclo chimico della plastica
- **e-fuels** (carburanti sintetici) ottenuti dalla sintesi di idrogeno rinnovabile e CO<sub>2</sub>, ricavata dall'atmosfera o molto più opportunamente da sorgenti concentrate



# **I low carbon fuels :la risposta della filiera per la decarbonizzazione dei trasporti**

## **Vantaggi dei LCF:**

- **Utilizzabili per tutti i tipi di trasporto**
- **Impiegabili nel parco circolante esistente con vantaggi ambientali immediati**
- **Contribuiscono significativamente alle filiere dell'economia circolare**
- **Consentono lo sviluppo nel lungo termine dei motori a combustione interna (MCI) in cui la filiera nazionale della componentistica è strategica**
- **Valorizzano il patrimonio infrastrutturale esistente nel nostro Paese**
- **Sviluppano filiere interamente nazionali, senza dipendere da manufatti o materie prime in mano a pochi Paesi**
- **Consentono la riconversione delle professionalità oggi impiegate nella filiera dei carburanti tradizionali incrementando il patrimonio di competenze esistente**



# Phase out normativo: revisione Standard emissione CO<sub>2</sub> per auto e van

**Stato iter: Accordo finale nel trilatero del 27 ottobre tra Consiglio e Parlamento Europeo - Attesa adozione a breve**

Phase out MCI dal 2035 ma con alcune aperture:

- Entro il 2025 report della Commissione su metodologia LCA per valutare le emissioni di CO<sub>2</sub> e possibile adozione atti delegati per utilizzo di tale metodologia per valutazione/comunicazione emissioni. Da giugno 2026 i costruttori, su base volontaria, comunicano i dati con tale nuova metodologia (art. 7a)
- Al 2026 la Commissione riesamina l'efficacia/impatto delle misure e ne relaziona al Parlamento e al Consiglio. Valuta i progressi per conseguire gli obiettivi tenendo conto degli sviluppi tecnologici, anche per quanto riguarda le tecnologie ibride plug-in, e dell'importanza di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa (art. 15.1)
- La Commissione, dopo aver consultato gli stakeholders, formulerà una proposta per immatricolare veicoli ICE dopo il 2035 alimentati esclusivamente con combustibili carbon neutral (considerando 9a)



# Proposte «Fit for 55» per altri trasporti

## FuelEU Maritime

## ReFuel Aviation

Misura	Proposta Commissione	Misura	Proposta Commissione
<b>Campo applicazione</b>	Tutte le navi con tonnellaggio superiore alle 5.000 tonnellate lorde.	<b>Blending mandate</b>	Target totale (sub-target fuels sintetici) : 2025 2%(-%) – 2030 5%(0.7%) – 2040 32% (8%) – 2050 63% (28%)
<b>Target riduzione GHG Intensity</b>	-2% by 2025, -6% in 2030, -13% by 2035, -26% by 2040, -59% 2045, -75% in 2050	<b>Materie prime eleggibili</b>	RED Annex IX part A and B, RFNBO ok come SAF. No food and feed
<b>Soggetti obbligati</b>	Armatori	<b>Book and Claim</b>	Fino al 2029
<b>Materie prime eleggibili</b>	Food and feed non eleggibili	-	

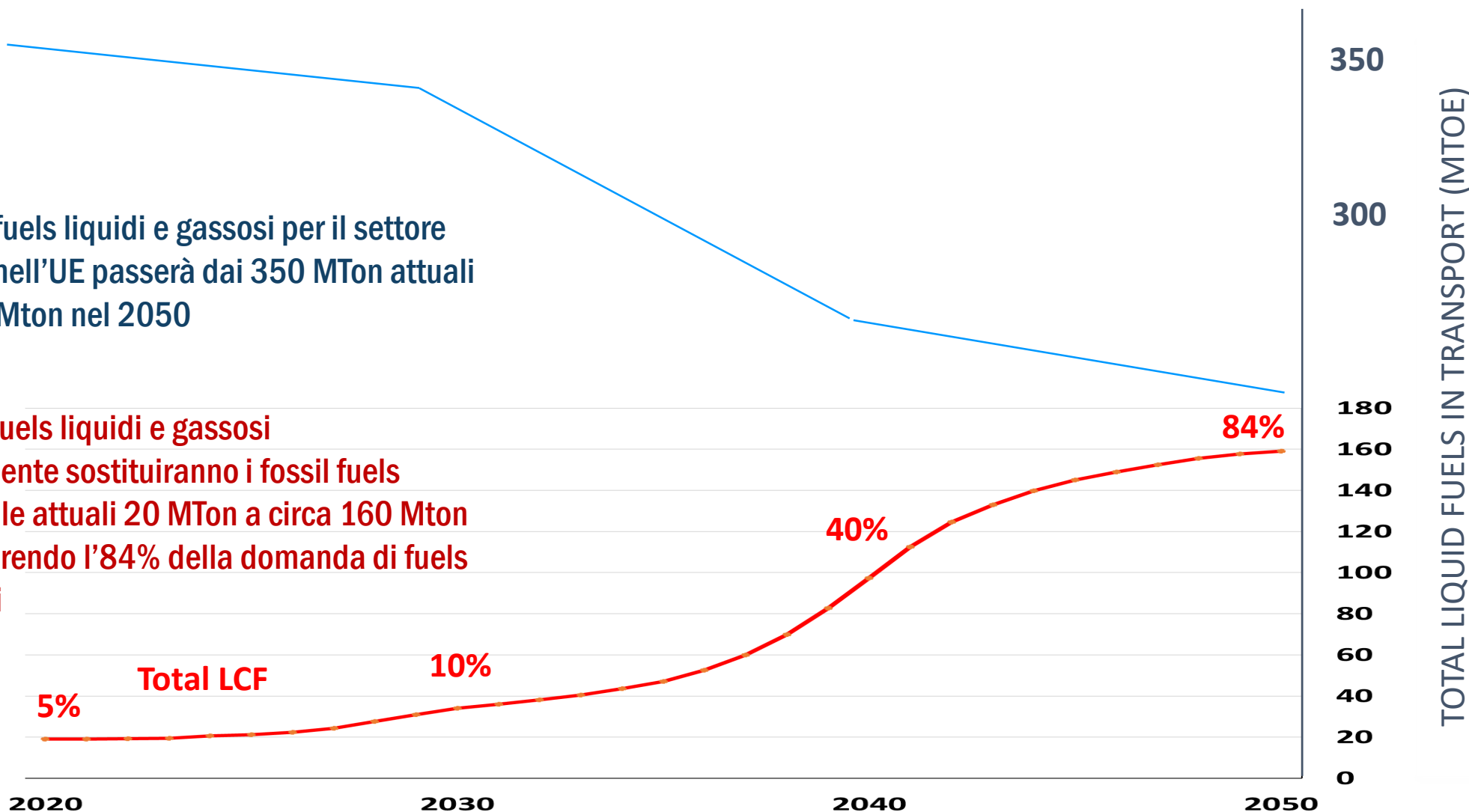


# Scenari evolutivi: fuels nei trasporti a lungo termine

Total fuels  
(fossil + LCF)

Il totale dei fuels liquidi e gassosi per il settore dei trasporti nell'UE passerà dai 350 Mton attuali a 160 - 180 Mton nel 2050

I Low Carbo Fuels liquidi e gassosi progressivamente sostituiranno i fossil fuels passando dalle attuali 20 Mton a circa 160 Mton nel 2050 coprendo l'84% della domanda di fuels per i trasporti

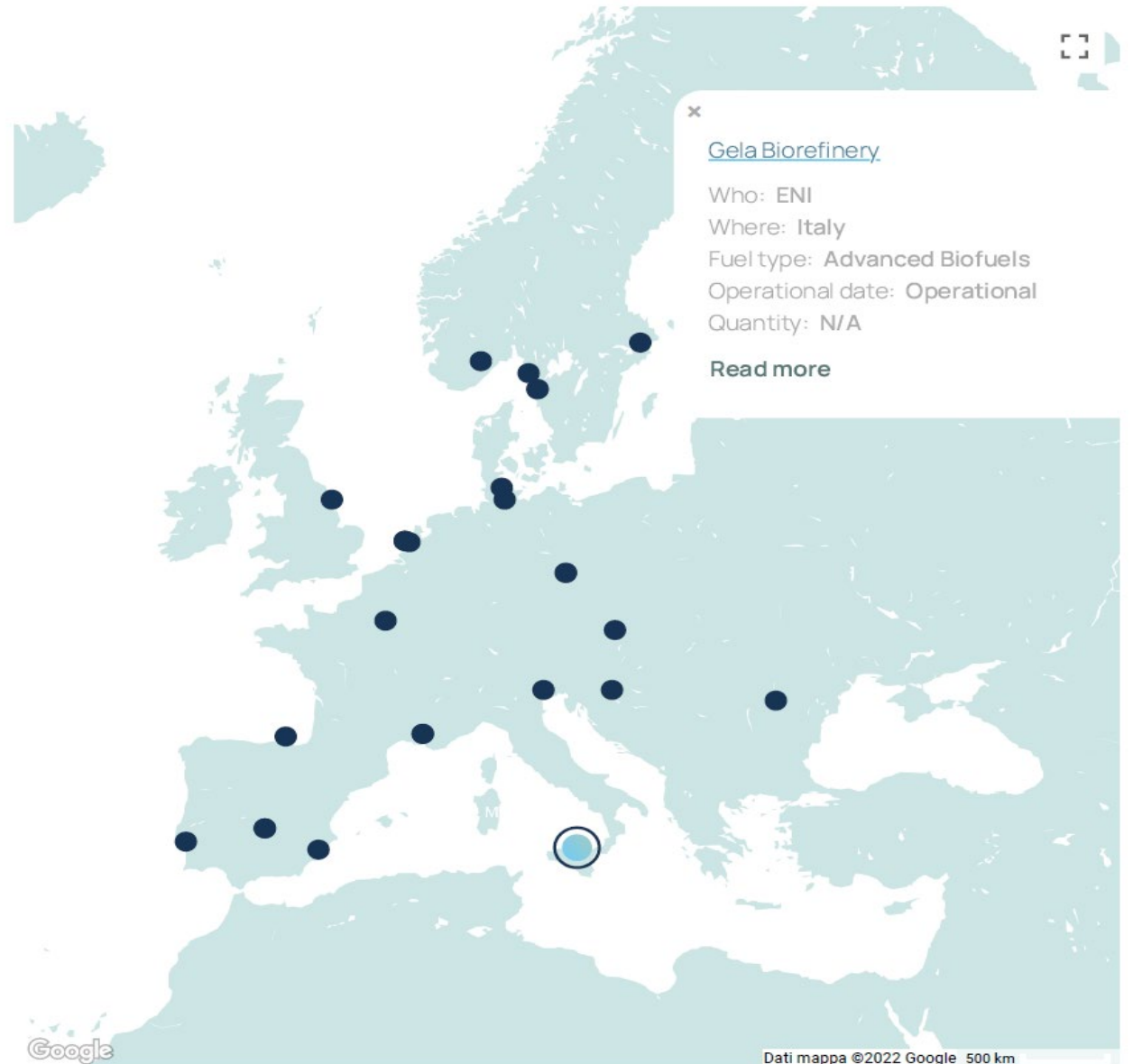


Fonte: FuelsEurope



# Investimenti europei per lo sviluppo dei LCF

- Mappa interattiva su [www.cleanfuelsforall.eu](http://www.cleanfuelsforall.eu)
- Tipi di investimenti: CCUS, E-Fuels, Green H2, Advanced biofuels, bio-refinery conversions, waste to fuel, etc.
- Progetti che facilitano anche connessioni con i settori chimici, rifiuti, cemento e acciaio.
- Solo una normativa abilitante può consentire lo sviluppo dei LCF su vasta scala



# Azioni necessarie a livello nazionale

---

Promuovere una serie di politiche industriali a sostegno della transizione, valorizzando il patrimonio tecnologico ed infrastrutturale del Paese, attivandosi, attraverso la costituzione di un apposito tavolo, per:

- **Identificare le filiere strategiche** del Paese nelle quali mantenere/sviluppare una leadership internazionale, partendo dalle vocazioni tecnologiche esistenti **non solo energetiche ma anche dei settori connessi** (es. componentistica automotive) nonché dalle caratteristiche socio-economiche dei territori interessati;
- **Pianificare i tempi della transizione** articolandoli sulla base dell'evoluzione tecnologica, dello sviluppo delle relative filiere nazionali e del conseguente adeguamento delle competenze nonché della reale evoluzione del mix energetico;
- **Utilizzare ed esportare da subito le tecnologie mature**, sfruttando gli insediamenti industriali integrati e sostenendo tecnologie di produzione dei low carbon fuels, attraverso un progressivo adeguamento dei siti produttivi;
- **Mantenere efficienti gli impianti e sostenere la riconversione di quelli più interessati** alla transizione con risorse dedicate e fast track autorizzativi anche con misure di incentivazione al riuso delle aree antropizzate;
- **Rafforzare la cooperazione internazionale** per la transizione dei Paesi in via di sviluppo ove esportare le eccellenze tecnologiche nazionali.



# Azioni necessarie a livello UE

---

Rimuovere le barriere normative allo sviluppo delle diverse tecnologie, garantendo la neutralità tecnologica per sostenere e sviluppare le eccellenze nazionali

Consentire a ciascuna tecnologia di **sviluppare il massimo potenziale:**

- Introducendo metodi di valutazione dell'impatto ambientale fondati su rigorose analisi dell'intero ciclo di vita dei prodotti e dei veicoli (LCA);
- Richiedendo una classificazione sistematica delle fonti e delle tecnologie pulite che includa le tecnologie disponibili che consentono un taglio immediato di emissioni, quali il CCS e CCU, per i settori hard to abate, e i low carbon fuels per i trasporti;
- Partecipando attivamente alla Renewable and low carbon fuels value chain alliance



# In conclusione: obiettivi finali

---

- **Garantire la sicurezza energetica del Paese, mantenendo il sistema di approvvigionamento efficiente, procedendo parallelamente alla reale decarbonizzazione dei trasporti con il contributo di tutte le fonti**
- **Valorizzare le nostre eccellenze tecnologiche, infrastrutturali e di competenze**
- **Salvaguardare la nostra competitività e l'occupazione, rendendo la transizione socialmente sostenibile**





Grazie per l'attenzione

vi invitiamo a seguirci sui  
nostri canali social

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