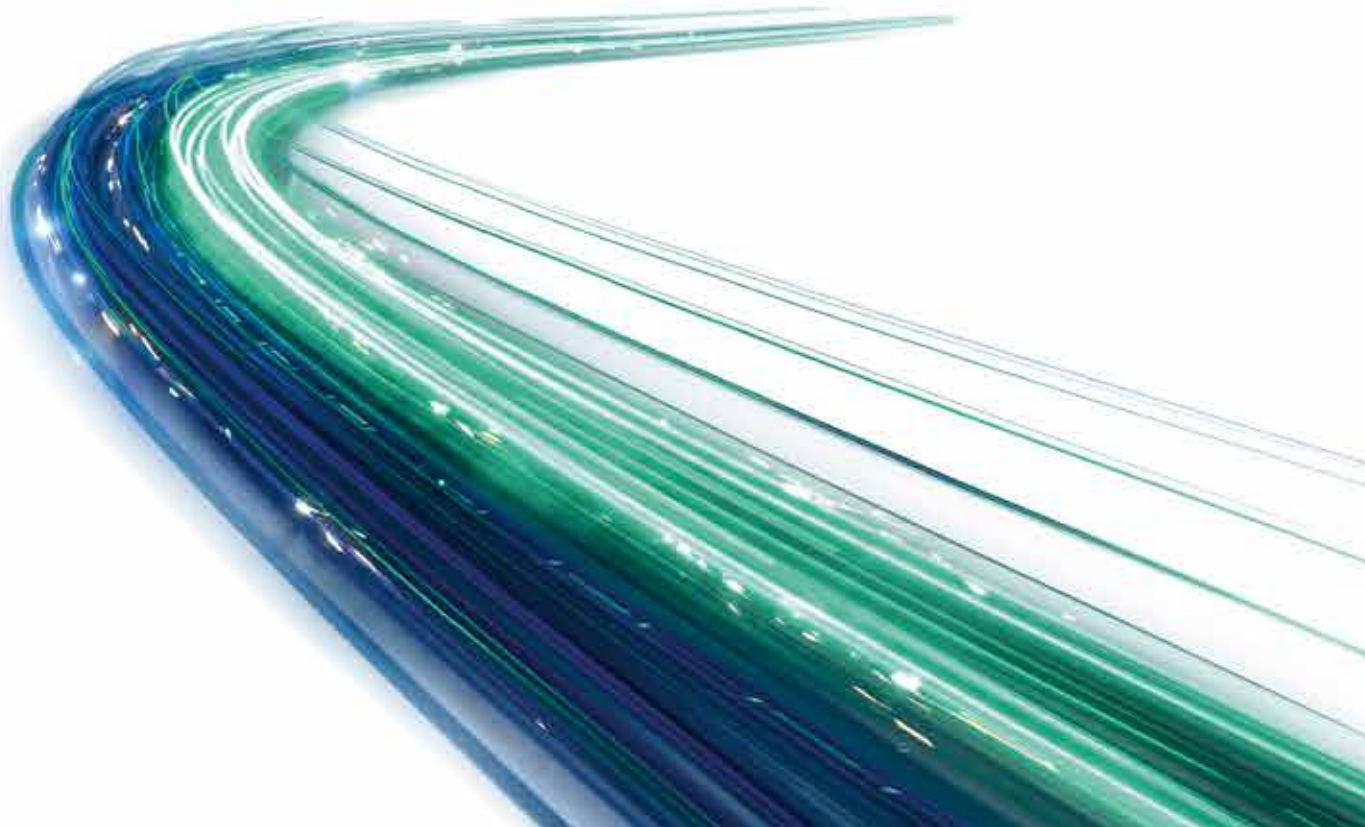
UNEM
unione energie per la mobilità

RELAZIONE ANNUALE 2026



Gli organi sociali

(30 aprile 2026)

Presidente
Giovanni MURANO

Vice Presidenti
Raffaele IOLLO
Giovanni MAFFEI
Guido OTTOLENGHI
Rosario PISTORIO

Consiglio Generale
Franco BALSAMO
Sergio BOVO
Marco CODOGNOLA
Claudio COVINI
Gaetano D'ALESIO
Raffaele IOLLO
Giovanni MAFFEI
Giovanni MURANO
Corrado NERI
Massimo NICOLAZZI
Guido OTTOLENGHI
Marco PANNUNZIO
Rosario PISTORIO
Giorgio PROFUMO
Miguel REGO DA SILVA
Giacomo RISPOLI
Antonella SOPRANZETTI
Andrea TREDICI

Collegio dei Revisori Contabili
Giuseppe CEMBROLA
Francesca FRACASSI
Paolo MOSCATO
Emanuele MURIANNI
Antonio PALUMBIERI

Probiviri
Piero BISCARI
Alessandro CARERI
Pietro DE SIMONE
Carlo RANESI

Direttore Generale
Marina BARBANTI

Le aziende associate

(30 aprile 2026)

ALMA PETROLI
ATTILIO CARMAGNANI "AC"
BIORAFFINERIA DI GELA
BP ITALIA
COSTIERI D'ALESIO
DECAL ITALIA
DEPOSITI COSTIERI DEL TIRRENO
DISMA
ECOFUEL
ENI INDUSTRIAL EVOLUTION
ENILIVE
ENIMOOV
ESSO ITALIANA
GLENCORE
GOI ENERGY - ISAB
IES - ITALIANA ENERGIA E SERVIZI
IPLOM
ITELYUM REGENERATION
KUWAIT PETROLEUM ITALIA
KRI
LA PETROLIFERA ITALO - RUMENA
LUKOIL ITALIA
NAUTILUS AVIATION
NERI DEPOSITI COSTIERI
NESTE
NEXTCHEM
PETRA
PETRONAS LUBRICANTS ITALY
RAFFINERIA DI MILAZZO
SAAR DP GREEN
SAN MARCO PETROLI
SARAS
SERAM
SHELL ITALIA OIL PRODUCTS
SIGEMI
SONATRACH RAFFINERIA ITALIANA
S.I.O.T.
SUPERBA
TAMOIL
TOSCOPETROL
TOTALENERGIES

I SOCI AGGREGATI

AMBIENTE
AFRY
ARCADIS
B&A CONSULTANCY
BORTOLAMEI
CONSORZIO NAZIONALE OLI USATI
COSTIERO GAS LIVORNO
DALLA BERNARDINA F.LLI
ECOTHERM
EDAM SOLUZIONI AMBIENTALI
EDISON REGEA
EIRL
ENI CORPORATE UNIVERSITY
ENI GLOBAL ENERGY MARKETS
ENI PLENITUDE RENEWABLES ITALY
ENI PLENITUDE
ENI POWER
ENI POWER MANTOVA
ENI REWIND
ENI SERVIZI
ENI TRADE&BIOFUELS
ERG
EVONIK OPERATIONS GMBH - FILIALE ITALIA
FORTECH
GREENTHESIS
HPC ITALIA
HTR BONIFICHE
ITA AIRWAYS
ISOIL IMPIANTI
ITALSEA
JACOBS ITALIA
M3R
MAREMMANA GROUP
MARES
MONTELLO
PETROLTECNICA
PLENITUDE ENERGY SERVICES
PLENITUDE ON THE ROAD
RAMBOLL
RES DATA
REXILIENCE
S.E.F. (ENI POWER FERRARA)
SERVIZI AEREI
OMSIC
STANTEC
TESECO BONIFICHE
TRALICE COSTRUZIONI
TUV AUSTRIA ITALIA
WOLFTANK DGM
WSP ITALIA
XIFONIA

Indice

Il mercato internazionale 1

Il quadro economico internazionale 1

La domanda e l'offerta di petrolio 1

I prezzi del greggio e dei prodotti raffinati 3

Gli investimenti energetici 5

La raffinazione 6

L'economia italiana e l'energia 7

Il quadro macroeconomico 7

I consumi di energia 8

La fattura energetica e petrolifera 10

Il mercato del gas naturale e del GNL nel 2025 11

Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili 13

FOCUS – Accumuli elettrochimici *14*

Il petrolio in Italia 15

La produzione nazionale di idrocarburi 15

Shell Italia – Storica presenza nella filiera italiana 16

I consumi dei prodotti petroliferi 17

I prezzi dei prodotti petroliferi 20

Le importazioni e le esportazioni 21

FOCUS – Gli scambi con l'estero dei prodotti raffinati nel 2025 e le possibili criticità della chiusura di Hormuz 23

Il downstream italiano 25

La capacità di raffinazione 25

La distribuzione carburanti 26

Le scorte d'obbligo 27

FOCUS – Le nuove sanzioni europee alla Russia 28

L'evoluzione della logistica 29

La sicurezza fisica *(security)* della rete carburanti 31

La sicurezza fisica *(security)* della rete di oleodotti 32

La Direttiva NIS2 sulla sicurezza informatica 32

Direttiva CER Critical Entities Resilience 33
FOCUS – OSSIF Il rapporto intersettoriale 2025 *34*
FOCUS – Bioraffinazione *36*
FOCUS – Award e riconoscimenti 39
FOCUS – Evoluzione assetti di mercato *40*
FOCUS – Energy Transition: investimenti e attività industriali 42
Investimenti 42
Attività industriali 43
Biocarburanti 43
Economia circolare 45
Fonti rinnovabili e storage 46
Idrogeno ed e-fuel 48
Nucleare 49
Attività sociali e formazione 50

Aspetti doganali e fiscali **53**

Il gettito fiscale 53
Riforma del Testo Unico delle Accise: decreti di attuazione 55
Tassazione dei carburanti 55
La fiscalità sui biocarburanti 58
Progetto "SICURA" 59

I prodotti energetici e l'ambiente **61**

Il punto sull'attuazione del Pacchetto "Fit for 55" 61
Il Regolamento Metano 63
L'Industrial Accelerator Act 64
L'AccelerateEU 65
La Direttiva IED 65
RENTRI – Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti 66
BOX – Omnibus UE 66
Digitalizzazione delle AIA 67
Principali dossier ambientali e di sostenibilità 2025 67
BOX – Omnibus VIII sulla legislazione ambientale *67*
BOX – Restrizioni PFAS *68*
BOX – Il Progetto Riqualificazione Ambientale *69*
Attività del Gruppo Strategico Carburanti ed Energie alternative per la Mobilità 70
Attività del Gruppo Strategico Lubrificanti 70

Formazione, Salute e Sicurezza 71

Formazione 71

Modulo sui siti di interesse petrolifero a Sapienza Università di Roma 71

Corso con Università di Tor Vergata Rigenerazione sostenibile
dei siti industriali basata sull'analisi del rischio 71

Progetto di formazione per i Rappresentanti per la Sicurezza e per l'Ambiente (RLSA) 71

Progetto formazione trimestrale Seveso – Terza edizione 2025-2026 72

Corso di Formazione su Valutazione e gestione dei rischi emergenti in stabilimenti Seveso 72

Formazione NIS2 72

Salute e sicurezza 72

Sicurezza prodotti 73

FOCUS – Le performance sicurezza 74

Il mercato internazionale

Il quadro economico internazionale

Il 2025 è stato caratterizzato dall'intensificarsi delle tensioni economiche e commerciali, dovute in larga parte al clima di incertezza seguito all'introduzione, nella prima parte dell'anno, dei dazi imposti dagli Stati Uniti, definiti dalla Banca d'Italia come il più rilevante aumento dalla Grande depressione. Tensioni che hanno reso più volatili i mercati finanziari e rafforzato la tendenza alla frammentazione del commercio mondiale.

Nonostante le aspettative fossero di segno diverso, nel corso del 2025 il Pil mondiale ha tuttavia mostrato una sostanziale tenuta, confermandosi sui livelli dell'anno precedente (+3,4 per cento). A ciò ha sicuramente contribuito il minore livello dei dazi effettivamente applicati rispetto a quelli che erano stati annunciati e la ricomposizione geografica degli scambi, nonché l'assenza di ritorsioni generalizzate. La discesa dell'inflazione, inoltre, ha consentito il progressivo allentamento delle condizioni monetarie in molte economie avanzate.

Uno scenario che si è rapidamente deteriorato nei primi mesi del 2026, quando le tensioni latenti tra Stati Uniti e Iran si sono trasformate in un confronto militare aperto, con il coinvolgimento progressivo di diversi Paesi dell'area del Golfo, che rappresenta una delle aree più cruciali per l'approvvigionamento globale di energia e di molte altre *commodity* e materie prime critiche.

L'effetto più immediato del conflitto è stato un forte aumento dei prezzi del petrolio e del gas, con un conseguente indebolimento delle prospettive di crescita e nuove pressioni inflazionistiche. I mercati finanziari hanno quindi reagito con un aumento dei rendimenti e dei premi per il rischio, un calo dei corsi azionari e un indebolimento dell'euro, che hanno riacceso i timori di un deterioramento delle condizioni di accesso al credito.

Stando alle ultime stime del FMI[1], dopo una fase di rallentamento, l'inflazione torna a salire leggermente: passa dal 4,1 per cento nel 2025 al 4,4 per cento nel 2026 nello scenario base più moderato. Questo incremento segna una interruzione del processo di disinflazione iniziato dopo il picco inflattivo degli anni precedenti.

Allo shock energetico legato alla guerra in Medio Oriente, si aggiungono anche effetti indiretti (aumento dei costi di produzione, pressione su salari e prezzi, rafforzamento delle aspettative inflazionistiche), per cui la crescita dell'inflazione potrà diventare più intensa in scenari negativi che non sono da escludere, visto l'attuale rischio al rialzo del contesto geopolitico.

Se gli shock energetici si aggravassero, il FMI ritiene infatti che l'inflazione potrebbe salire fino al 5,4 per cento (nello scenario "avverso") o arrivare intorno al 6 per cento (nello scenario "severo").

La domanda e l'offerta di petrolio

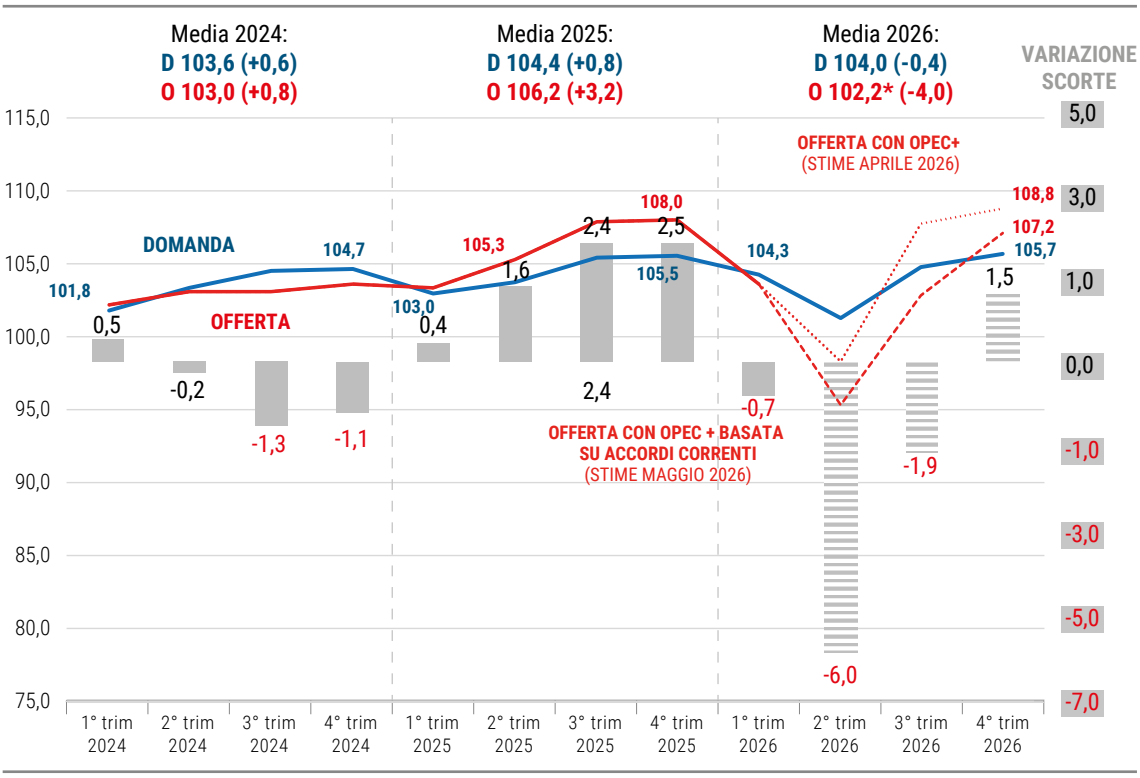
L'acuirsi dei rischi geopolitici, le tensioni commerciali irrisolte e i cambiamenti politici hanno impattato sulla **domanda di petrolio** che nel 2025 è stata pari a 104,4 milioni barili/giorno (+800 mila rispetto al 2024, un valore di poco inferiore rispetto alla media degli ultimi dieci anni), con punte di oltre 105 milioni barili/giorno nel secondo e terzo trimestre dell'anno.

A sostenere l'intero incremento osservato sono stati i Paesi non-Ocse (+860 mila barili/giorno) che hanno compensato la lieve flessione dei Paesi Ocse (-8 mila barili/giorno). Positivo il dato della Cina che insieme agli Stati Uniti hanno coperto circa la metà del progresso totale, con aumenti rispettivamente pari a +220 mila barili/giorno e +150 mila barili/giorno.

Le attese per il 2026 sono di una flessione sti-

[1] FMI – Fondo Monetario Internazionale.

MONDO Il mercato petrolifero e l'impatto di Hormuz
(Milioni di barili/giorno)



(*) L'offerta del 2026 era stimata pari a 104,7 M b/g nell'edizione di aprile.
Fonte: AIE, Oil Market Report, 14 aprile e 13 maggio 2026

DOMANDA PETROLIFERA				TOTALE
2024	Ocse	45,9	=	103,6 Milioni di b/g
	Non-Ocse	57,7		
2025	Ocse	45,9	=	104,4 Milioni di b/g
	Non-Ocse	58,5		
2026	Ocse	45,5	=	104,0 Milioni di b/g
	Non-Ocse	58,5		

OFFERTA PETROLIFERA				TOTALE
2024	OPEC+	49,8	=	103,0 Milioni di b/g
	Non-OPEC+	53,2		
2025	OPEC+	51,2	=	106,2 Milioni di b/g
	Non-OPEC+	55,0		
2026	OPEC+	46,4	=	102,2 Milioni di b/g
	Non-OPEC+	55,8		

Fonte: AIE, Oil Market Report, maggio 2026

mata in circa 400 mila barili/giorno, in conseguenza del rallentamento economico globale e della frenata dei traffici internazionali[1].

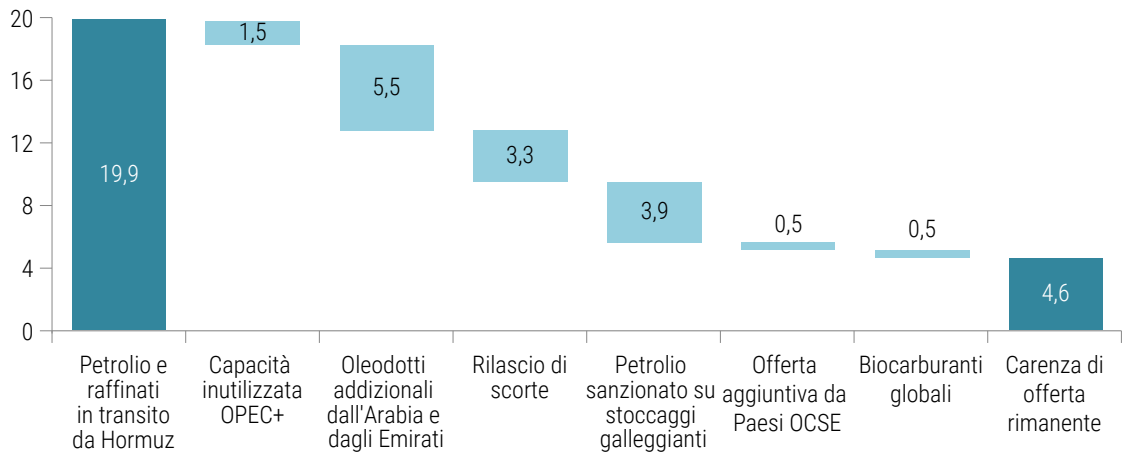
Quanto all'**offerta petrolifera**, nel 2025 è stata pari a 106,2 milioni di barili/giorno, con un incremento di 3,2 milioni rispetto al 2024 (quattro volte l'incremento della domanda), determinato sostanzialmente dal cambio di strategia dell'Opec Plus, con l'allentamento dei tagli produttivi a partire dal mese di maggio. Permanendo le sanzioni al petrolio russo, hanno contribuito all'aumento dell'offerta anche i produttori di *shale* degli Stati Uniti e i nuovi Paesi produttori (Brasile, Guyana).

All'interno dell'Opec Plus la crescita della produzione (+1,4 milioni barili/giorno) è stata guidata in particolare da Arabia Saudita, Iraq, Emirati Arabi Uniti[2] e Kazakistan, che

[1] Secondo il FMI i volumi commercializzati nel 2026 varieranno del 2,8 per cento rispetto al 5,1 per cento dell'anno scorso.

[2] Gli Emirati Arabi Uniti, che dal 1° maggio 2026 non fanno più parte dell'Opec, hanno deciso di aumentare la propria capacità produttiva di greggio a 5 milioni di

STRETTO DI HORMUZ Volumi di greggio e prodotti bloccati: misure per fronteggiarne l'emergenza
(Milioni di barili/giorno)



Fonte: Agenzia Internazionale Energia (AIE), U.S. Energy Information Administration (EIA), World Bank

hanno prodotto ben al di sopra delle quote ufficialmente concordate. Nei Paesi non-Opec Plus l'aumento (+1,8 milioni di barili al giorno) è stato trainato soprattutto dagli Stati Uniti, ancora saldamente nella posizione di primi produttori mondiali, che hanno coperto quasi la metà dell'incremento complessivo, seguiti da Canada (+260 mila barili/giorno) e Brasile (+670 mila barili/giorno), prossimi ai loro massimi storici.

Un'offerta che si è drasticamente ridotta con la chiusura dello Stretto di Hormuz[1] decisa dall'Iran quale ritorsione all'attacco congiunto degli Stati Uniti e di Israele di fine febbraio, a cui si sono aggiunti attacchi alle infrastrutture energetiche, raffinerie comprese, di diversi Paesi del Golfo. Il deficit di offerta via Hormuz è stato tamponato con tutte le possibili alternative, compreso l'utilizzo del petrolio sanzionato proveniente da scorte galleggianti.

Oltre ai rilasci delle scorte di emergenza da parte dell'AIE[2] di circa 400 milioni di barili dalle riserve strategiche (su un totale di circa 1,2 miliardi di barili), i flussi di greggio sono stati reindirizzati attraverso oleodotti da parte di Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti per ulteriori 5,5 milioni di barili al giorno. Anche la riduzione della domanda derivante dai prezzi più elevati del petrolio e dalle misure governative volte a contenerne i consumi hanno contribuito a fronteggiare la situazione, che ha già comunque comportato una forte riduzione delle scorte commerciali di petrolio.

I prezzi del greggio e dei prodotti raffinati

Nel 2025 le quotazioni del Brent hanno reagito più alle condizioni effettive di domanda e offerta, che ai fattori geopolitici o alle aspettative dei mercati finanziari. Ne è derivato un andamento dei prezzi decisamente più stabile, seppure ribassista, rispetto all'anno precedente. In media annua il Brent è stato infatti pari a 68,3 dollari/barile, ossia circa 12 dollari/barile in meno (-15 per cento) rispetto all'anno precedente.

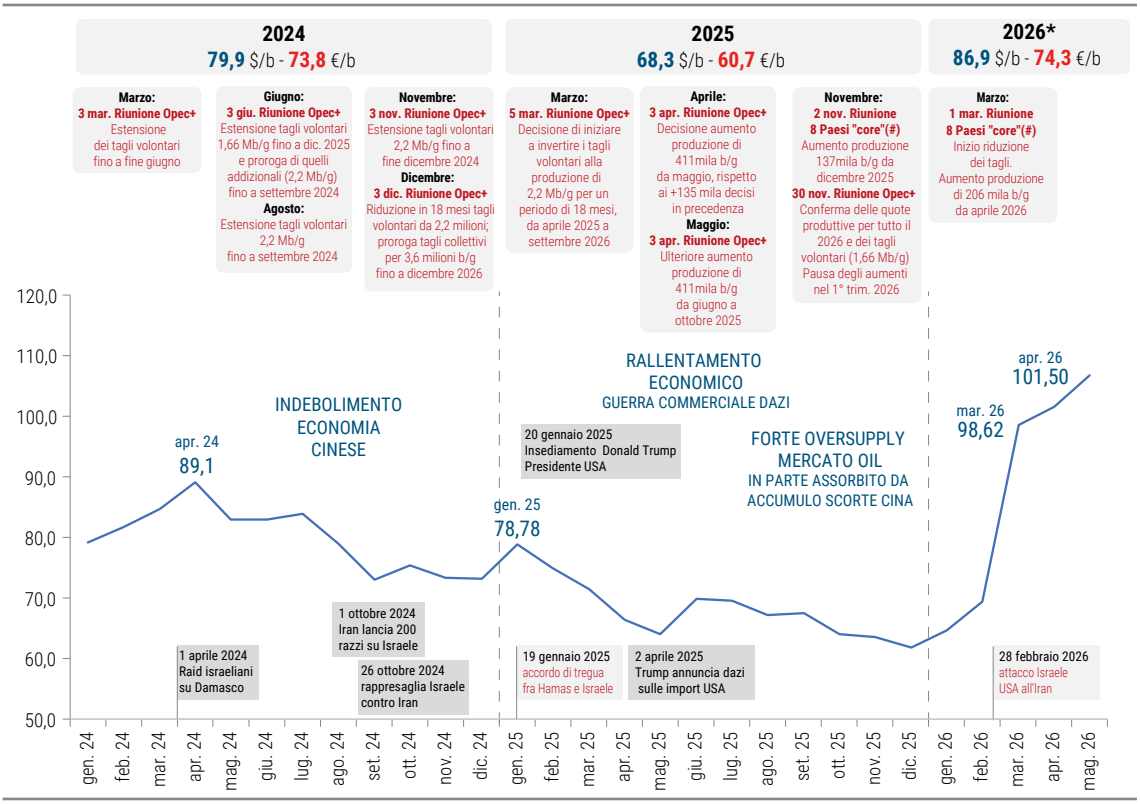
Nella prima parte dell'anno le quotazioni hanno oscillato intorno a 75-80 dollari/bari-

barili/giorno, rispetto ai 4 milioni attuali.

[1] La carenza di offerta ha dimensioni straordinarie: sui 20 milioni di barili/giorno, di cui 15 di greggio a cui si aggiungono oltre 4 milioni di prodotti raffinati, rispetto ai complessivi 4-5 milioni di barili/giorno delle precedenti crisi degli anni '70 e '90.

[2] AIE – Agenzia Internazionale per l'Energia. E' la quinta volta che l'AIE ricorre alle scorte di emergenza: 60 milioni nel 1990 durante la Guerra del Golfo e altrettanti nel 2005 a seguito degli uragani Katrina e Rita nel Golfo del Messico e nel 2011 durante la crisi libica. Infine circa 240 milioni di barili a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina nel 2022. Secondo l'Agenzia ad inizio di maggio erano già stati resi disponibili 164 milioni di barili.

PETROLIO Quotazioni internazionali mensili spot Brent dated
(Dollari/barile)



(*) Fino al 18 maggio 2025.
(#) Arabia Saudita, Russia, Iraq, UAE, Kuwait, Kazakistan, Algeria, Oman.
Fonte: Unem su dati stampa specializzata

le, con un picco di oltre 82 dollari/barile, toccato a metà gennaio in concomitanza con l'insediamento della nuova amministrazione Trump negli Stati Uniti; nei mesi a seguire i prezzi hanno iniziato una fase di progressiva discesa, muovendosi da maggio in poi in una fascia compresa tra 65 e 70 dollari/barile, con una punta minima di circa 59 dollari/barile a metà dicembre.

A influenzare tali andamenti sono stati diversi fattori. Da un lato, l'introduzione dei dazi da parte degli Stati Uniti, che ha alimentato timori sulle prospettive dell'economia globale. Dall'altro, il cambio di strategia dell'Opec Plus che a partire da aprile ha avviato un graduale rientro dai tagli volontari alla produzione introdotti nel 2022.

Le cose sono rapidamente cambiate nei primi mesi del 2026 quando sono cominciate a circolare voci su un possibile attacco all'Iran da parte degli Stati Uniti, cosa che poi è avvenuta il 27 febbraio. Un evento che ha terremotato i mercati petroliferi con quotazioni del Brent che nell'arco di un mese sono cresciute del 40 per cento, arrivando a superare i 114 dollari/barile a fine marzo, un valore che non si vedeva dal giugno 2022 con l'entrata in vigore delle prime sanzioni al greggio russo. Valore superato a fine aprile con oltre 118 dollari/barile per il venir meno delle speranze di soluzione a breve del conflitto.

Nel 2025 tendenze analoghe sono state rilevate anche per i mercati dei **prodotti raffinati**, che nella seconda parte dell'anno hanno mostrato cali percentuali in linea con le variazioni del greggio: la benzina (Platts Cif Med) ha quotato intorno ai 48 centesimi euro/litro, circa 9 centesimi in meno rispetto al 2024, mentre il gasolio intorno ai 52 centesimi al litro, in calo di 8 centesimi. Per entrambi i prodotti sono stati i valori più bassi degli ultimi tre anni.

Situazione completamente rovesciata a partire **dall'inizio del conflitto nel 2026**, con incrementi percentuali ben superiori a quelli del greggio. Il prodotto ad essere messo più sotto pressione è stato il gasolio, la cui quotazione (Platts Cif Med) è passata dai 55 centesimi euro/litro di fine febbraio a 1,186 euro ai primi di aprile (+117 per cento): valore record storico, mai rilevato. Decisamente meno evidente il progresso della benzina che nello stesso periodo è stato del 60 per cento (da 46 centesimi euro/litro a oltre 74), anche se a metà maggio scorso le sue quotazioni hanno superato i 79 centesimi euro/litro, in aumento del 71 per cento.

Gli investimenti energetici

Nel 2025 gli investimenti globali nel settore energetico sono stimati in 3.300 miliardi di dollari, in crescita del 2 per cento rispetto al 2024, nonostante un quadro macroeconomico caratterizzato da incertezze geopolitiche e rallentamento economico mondiale. Circa la metà (1.100 miliardi) è destinata alle fonti fossili, mentre i restanti 2.200 miliardi sono confluiti in tecnologie di decarbonizzazione, rinnovabili, reti e sistemi di elettrificazione.

I soli investimenti **nell'upstream Oil&Gas** sono stati pari a 570 miliardi di dollari, circa il 4 per cento in meno rispetto al 2024: la prima contrazione dal 2020. Questo ridimensionamento deriva interamente dalla flessione degli investimenti nel petrolio, previsti in diminuzione di oltre il 6 per cento, mentre la componente gas ha mostrato una lieve crescita.

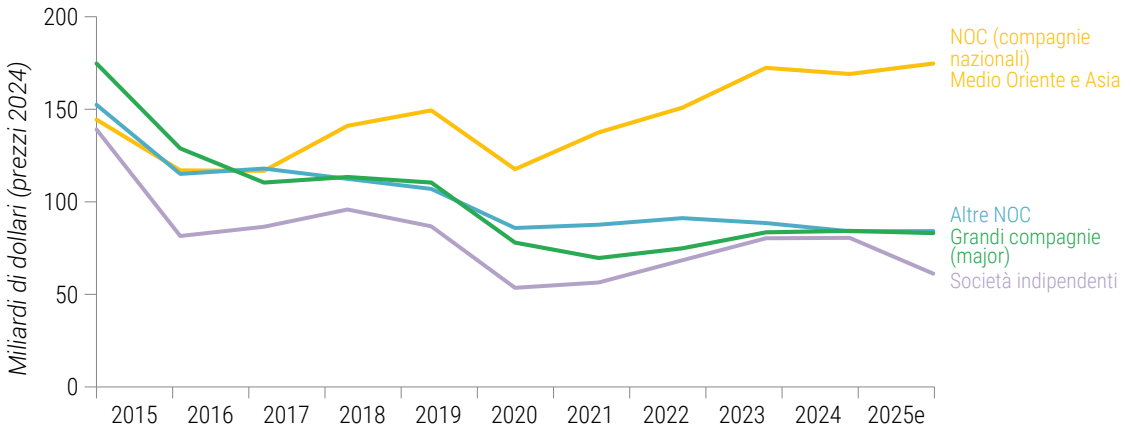
Circa il 25 per cento della spesa *upstream* totale è andato allo sviluppo di nuovi campi, mentre una quota più elevata, prossima al 40 per cento, al mantenimento o rallentamento del declino produttivo dei giacimenti esistenti, una strategia favorita da tempi di ritorno più rapidi e rischi inferiori.

Gli Stati Uniti si confermano un punto di riferimento per la dinamica del settore, con gli investimenti in *shale oil* e *shale gas* che hanno rappresentato circa il 15 per cento del totale. Il Medio Oriente rafforza ulteriormente il proprio ruolo, con la quota delle NOC[1] che nel 2025 ha superato il 20 per cento del totale, un livello record trainato da grandi programmi nel gas (tra cui Jafurah in Arabia Saudita, Rub Al Khali negli Emirati Arabi Uniti e gli sviluppi del North Field in Qatar).

La Russia nel 2025, invece, è scesa al minimo storico, penalizzata da *price cap*, sanzioni, pressione fiscale e difficoltà nel compensare

[1] NOC – National Oil Companies.

MONDO Investimenti nell'upstream (petrolio e gas) per tipo di azienda



Note: include un campione di aziende responsabili di circa il 70% della produzione globale.
Major = BP, Chevron, ConocoPhillips, ENI, ExxonMobil, Shell e TotalEnergies;
NOC = compagnie petrolifere nazionali;
2025e = valori stimati per il 2025;
M&A = fusioni e acquisizioni.

Fonte: AIE, World Energy Investment 2025

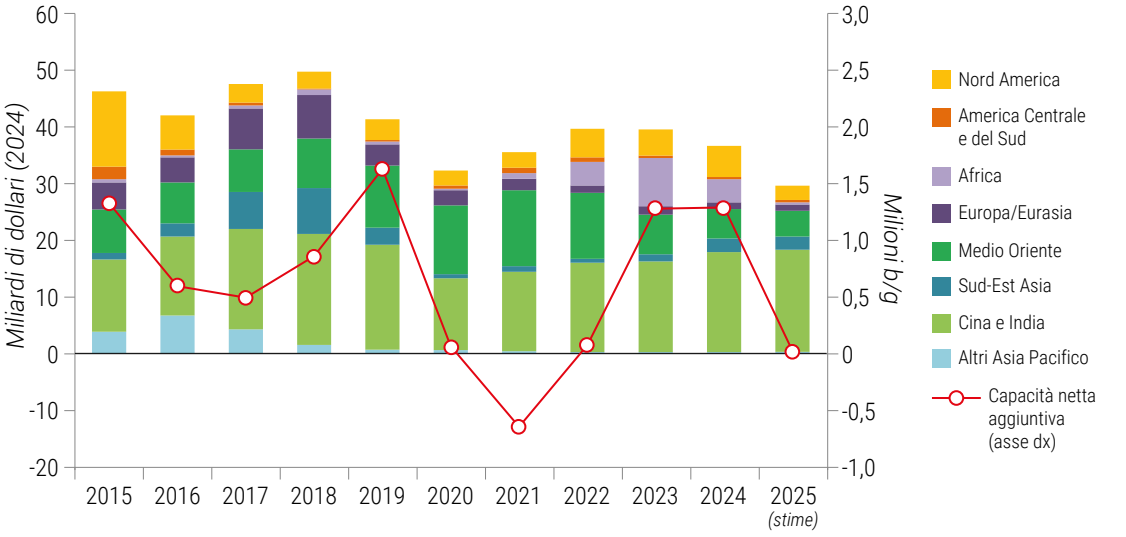
la perdita del mercato europeo, mentre in America Latina gli investimenti sono rimasti stabili grazie al peso crescente dei progetti *offshore* in acque profonde, sostenuti principalmente dal Brasile e dai nuovi sviluppi in Guyana e Suriname. In Africa settentrionale e subsahariana il quadro è più fragile, con contrazioni rispettivamente del 6 per cento e del 15 per cento nel 2025.

La raffinazione

Nel 2025 la capacità di raffinazione mondiale è rimasta sostanzialmente stabile. L'entrata in funzione di 1,1 milioni barili/giorno di nuova capacità in Cina e India, infatti, è stata in gran parte compensata dalla dismissione di circa 1 milione di barili/giorno di capacità di raffinazione a livello globale, soprattutto in Nord America e in Europa.

Stando ai dati dell'AIE, nel 2025 gli investimenti nella raffinazione hanno raggiunto il livello più basso degli ultimi dieci anni, una dinamica che si inserisce in un contesto di progressiva debolezza nella domanda di prodotti petroliferi.

MONDO Investimenti nella raffinazione* per area e capacità addizionale netta



(*) Gli investimenti non includono quelli per la manutenzione.

Fonte: AIE, World Energy Investment 2025

L'economia italiana e l'energia

Il quadro macroeconomico

Nel 2025 il PIL dell'Italia è cresciuto dello 0,5 per cento (rispetto al +0,8 per cento nel 2024), dopo la stasi dei mesi primaverili, con un debole miglioramento che si è protratto nel resto dell'anno.

Un risultato **nuovamente superiore a quello della Germania (+0,2 per cento),** ma inferiore a quello di Spagna e Francia (rispettivamente +2,8 e +0,8 per cento). Come avvenuto nel 2024, lo scorso anno **l'aumento del PIL italiano è risultato più debole rispetto alla media dell'area dell'euro** (+1,4 per cento).

Alla dinamica positiva del PIL hanno contribuito la domanda nazionale (+ 1,3 per cento), con la **crescita sia dei consumi interni (+0,9 per cento), che soprattutto degli investimenti fissi lordi (+3,5 per cento).**

Per contro la domanda estera netta dalle import e la variazione delle scorte hanno sottratto rispettivamente 7 e 2 decimi di punto. Nel 2025 le **esportazioni di beni e servizi sono aumentate dell'1,2 per cento**, tuttavia con andamenti trimestrali molto variabili, data l'incertezza normativa e geopolitica determinata dalle politiche sui dazi dell'amministrazione statunitense. Si noti che nell'ultimo trimestre del 2025 le nostre esportazioni in volume si sono collocate quasi 10 punti superiori al loro livello di fine 2019, in linea con l'area dell'euro e della Francia e superiori alla Germania[1].

La **produzione industriale** è rimasta debole**, rilevando un terzo calo consecutivo, ma più modesto** (-0,2 per cento), dopo avere subìto riduzioni più consistenti nei due anni precedenti (-2 per cento e -4 per cento rispettivamente nel 2023 e 2024)[2]. In flessione anche l'agricoltura (-0,1 per cento).

Anche nel 2025 le dinamiche fra i vari settori manifatturieri non sono state univoche: la maggiore crescita rispetto all'anno precedente l'ha rilevata l'industria dei prodotti farmaceutici (+3,8 per cento), mentre le flessioni più marcate si osservano per le tessili (-5,5 per cento) e la fabbricazione di mezzi di trasporto (-4,7 per cento)[3].

I consumi delle famiglie sono cresciuti dell'1 per cento, rispetto al +1,2 per cento del 2024, rallentando in autunno e risultando in stagnazione nel quarto trimestre, in conseguenza della riduzione del reddito disponibile. L'evoluzione del mercato del lavoro ha continuato ad essere favorevole, con una **ulteriore caduta del tasso di disoccupazione** pari al 5,5 per cento a fine anno.

Nel 2025 la finanza pubblica è decisamente migliorata: l'**indebitamento netto delle Amministrazioni Pubbliche** in rapporto al Pil ha registrato un ulteriore aumento del **saldo primario che è rimasto positivo, passando da 11,7 a 17,8 miliardi di euro.** L'indebitamento è quindi sceso di oltre 69 miliardi di euro, risultando pari al 3,1 per cento, rispetto al 3,4 per cento dell'anno precedente. Il **debito pubblico** ha superato i 3.095 miliardi di euro (+129 milioni di euro) con una incidenza sul Pil pari al 137,1 per cento (in aumento di 2,4 punti percentuali rispetto al 2024).

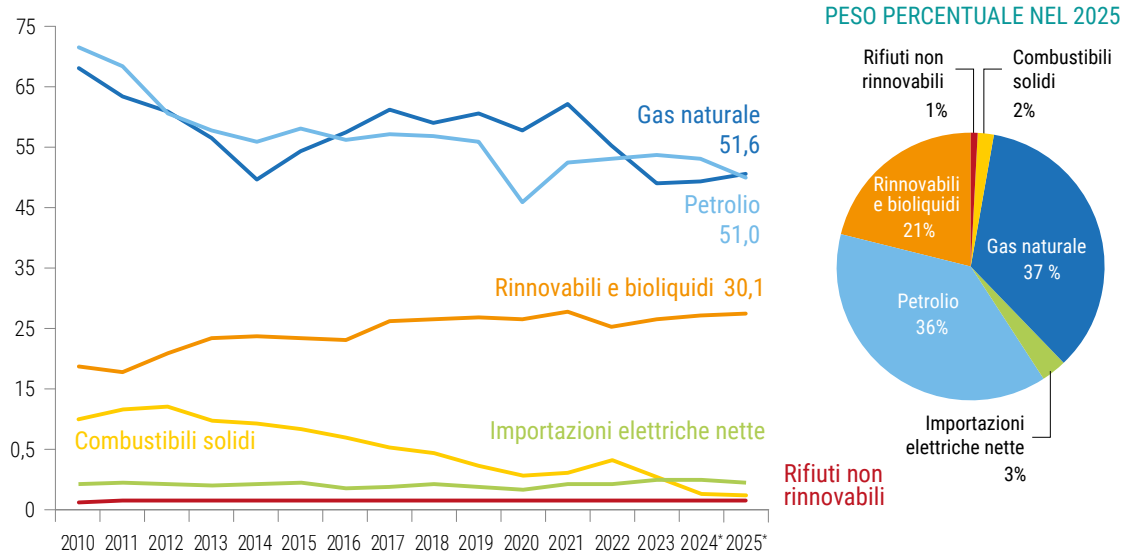
L'indice dei **prezzi al consumo** per l'Intera Collettività Nazionale (NIC) nel 2025 ha registrato

[1] In base alle indicazione dell'Ufficio Parlamentare di Bilancio, le esportazioni in valore di beni nel 2025 sono aumentate verso l'area dell'euro del 4,6 per cento rispetto al 2024, soprattutto verso Francia (5,4 per cento) e Germania (2,5 per cento), a fronte di flessioni verso Regno Unito (-8,7 per cento) e Giappone (-7,3 per cento); in crescita anche verso la Cina (+ 7,9 per cento), e verso Stati Uniti (+ 7,2 per cento) e in controtendenza rispetto a quanto registrato dalle principali economie dell'area dell'euro.

[2] Si riferisce alla dinamica tendenziale dell'indice corretto per gli effetti di calendario. Secondo i dati grezzi le variazioni sono -1 per cento nel 2025; -3 per cento nel 2024 e -2,4 per cento nel 2023.

[3] Si noti che a dicembre il comparto della Farmaceutica ha segnato un + 23,8 per cento, mentre il calo più forte è stato rilevato dalla Chimica -3,6 per cento e anche la Raffinazione ha avuto una flessione del -2,9 per cento. Per contro nella Fabbricazione di mezzi di trasporto i cali si sono attenuati nel corso dell'anno e a dicembre la produzione ha segnato +7,6 per cento.

ITALIA Consumi di energia per fonti primarie
(Milioni di tep)



(*) Dati provvisori.
Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

una **crescita in media annua dell'1,5 per cento**, rispetto all'1 per cento del 2024. Il calo dei prezzi beni energetici è proseguito anche nel 2025 (-2,3 per cento), ma in misura minore rispetto all'anno precedente (-10,1 per cento).

Le prospettive inflazionistiche per l'anno in corso sono fortemente influenzate dall'impatto del conflitto in Medio Oriente ed i rincari energetici si stanno già trasmettendo ai prezzi nazionali.

Già ad aprile l'inflazione è salita al +2,7 per cento rispetto all'1,7 per cento di marzo. Le indicazioni sulla sua evoluzione sono soggette a forti margini di incertezza: secondo Banca d'Italia, l'inflazione al consumo è prevista in media annua al 2,6 per cento nel 2026, per poi scendere sotto il 2 per cento nel biennio successivo. Tuttavia, in uno scenario avverso, con il protrarsi delle ostilità nell'area mediorientale, potrebbe salire al 4,5 per cento nel 2026 e al 3,3 per cento nel 2027.

I consumi di energia

Anche nel 2025 la domanda italiana di energia in Italia si stima in ulteriore flessione (-1,6 per cento), nonostante una crescita del Pil analoga a quella del 2024. Attestandosi a poco meno di 140 Mtep[1], la domanda energetica è stata influenzata da miglioramenti di efficienza, oltre che da fattori economici, fra cui l'ulteriore calo della produzione industriale, con alcuni comparti, quali la petrolchimica, in crisi strutturale.

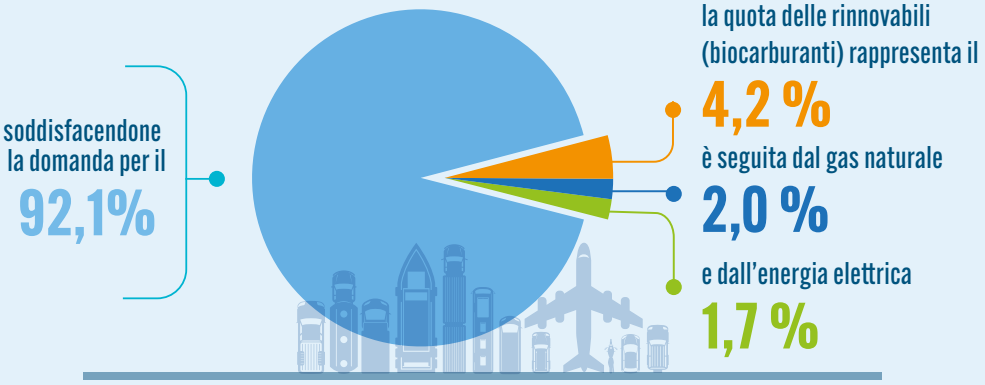
Ad eccezione del gas e delle rinnovabili, tutte le fonti energetiche hanno rilevato variazioni negative. I trend dell'anno per le varie fonti sono stati i seguenti:

- **gas naturale**: con 51,6 Mtep, la domanda di gas ha segnato un nuovo aumento, attorno al 2 per cento, sostanzialmente per effetto della crescita nel termoelettrico, che ha bilanciato il calo delle importazioni nette e della produzione idroelettrica. Si attesta come prima fonte energetica italiana, con un peso sul totale del 36,9 per cento;
- **petrolio:** con 51,0 Mtep ha registrato, secondo i dati provvisori, un calo di oltre il 5 per cento, con un peso sul totale del 36,4 per cento;

[1] Mtep – Milioni di tonnellate equivalenti di petrolio. Nel 2025 il livello di consumi sarebbe ai minimi dal 1990 e più basso di 4 Mtep rispetto al livello dell'anno pandemico (144 Mtep).

LA FONTE PETROLIFERA RESTA DOMINANTE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

ITALIA - Peso % delle fonti energetiche nei trasporti nel 2025*



(*) Compresi consumi di avio e bunker internazionali.
Fonte: Stime Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

La fonte petrolifera resta dominante nel settore dei trasporti, soddisfacendone la domanda per il 92,1 per cento. La quota dei biocarburanti rappresenta il 4,2 per cento, seguita dal gas e dall'elettricità (rispettivamente pari al 2,0 e all'1,7 per cento).

- **fonti rinnovabili:** nel 2025, le FER[1] si sono attestate sui 30 Mtep (+1,3 per cento), nonostante i cali della produzione idroelettrica -influenzata da motivi climatici come la bassa piovosità[2]- ed eolica, parzialmente compensati dall'aumento del fotovoltaico. I biocarburanti si stimano in consistente crescita (+33 per cento), non solo per la maggiore quota di obbligo del 2025 (13,5 per cento), ma anche per il loro utilizzo anche nel settore navale ed aereo[3] proprio a partire dal 2025;
- **combustibili solidi**: continua il ridimensionamento dell'uso dei combustibili solidi (-14 per cento), ormai sui 2 Mtep, con un peso sul totale di poco superiore all'1 per cento. In vista del suo *phase out* previsto per il 2025[4], negli ultimi due anni la produzione termoelettrica nel Continente si è praticamente azzerata, anche per la loro minore competitività economica con le altre tecnologie. Alla luce dell'attuale contesto, in cui lo shock energetico sta iniziando a manifestare i suoi effetti anche sugli approvvigionamenti delle fonti dell'estero, oltre che sui prezzi, nell'ambito dell'iter di conversione del Decreto Legge Energia, è stato approvato un emendamento che proroga il termine ultimo per l'operatività delle centrali termoelettriche alimentate a carbone fino al 31 dicembre 2038;
- **importazioni nette di energia elettrica**: pari a 4 Mtep sono risultate in calo dell'8,1 per cento rispetto al 2024 e si sono attestate a meno di 47 TWh. Alla loro contrazione ha contribuito anche l'aumento del loro costo da 92 a 104 euro/MWh (+13 per cento)[5].

[1] FER – Fonti Energetiche Rinnovabili.

[2] Nel 2025 le precipitazioni totali hanno rilevato un calo del 9 per cento rispetto al 2024, anno particolarmente piovoso.

[3] Vedi anche "Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili" e "I consumi di prodotti petroliferi" rispettivamente a pag. 13 e 17.

[4] In base alle indicazioni di Terna, nel nostro Paese a fine 2025 risultano ancora in esercizio impianti a carbone con una potenza di circa 4,7 GW, dei quali 1,0 GW in Sardegna (Portovesme e Fiume Santo) e 3,7 GW nel Continente. (Torrevaldaliga a Civitavecchia e Federico II a Brindisi).

[5] Stime Unem in base ai dati Terna e Istat del Commercio estero.

Nel primo trimestre del 2026 la domanda energetica si stima sia rimasta sostanzialmente stabile rispetto allo stesso periodo del 2025, in conseguenza dell'attività economica con segnali positivi anche se non univoci. In questi primi mesi dell'anno, all'ulteriore calo della produzione idroelettrica si è contrapposto un aumento di circa 3 TWh di quella eolica e fotovoltaica. In leggera crescita anche il gas e le importazioni nette di elettricità. Frenano invece i prodotti petroliferi, penalizzati negli usi industriali (petrolchimica).

La fattura energetica e petrolifera

Nel 2025 la nostra fattura energetica ha continuato a migliorare, grazie ai minori consumi di energia e al rafforzamento dell'euro sul dollaro di oltre il 4 per cento.

La **fattura energetica italiana,** costituita dal saldo fra l'esborso per le importazioni e le entrate derivanti dalle esportazioni, nel 2025 si è attestata a 48,7 miliardi di euro, con un calo di 7,1 miliardi rispetto al 2024 (-13 per cento).

In conseguenza dell'aumento delle quotazioni di entrambi le fonti la spesa per gli approvvigionamenti netti dall'estero di **gas è stata pari a 22,3 miliardi di euro**, ed è salita di 0,3 miliardi (+1 per cento); quella per le **importazioni elettriche nette è sui 4,9 miliardi di euro**, è risultata più alta del 2 per cento rispetto al 2024.

Rispetto al **record storico di 114,4 miliardi** del 2022, la fattura è comunque più bassa di circa 66 miliardi (-57 per cento), soprattutto per effetto della riduzione di 40 miliardi della fattura del gas, che aveva toccato il suo massimo in quell'anno.

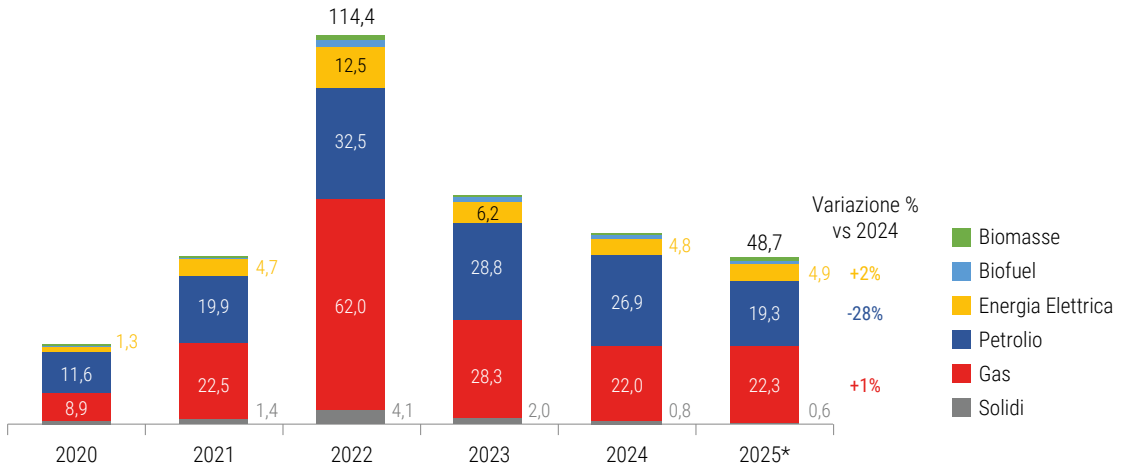
Anche il peso sul Pil della fattura energetica è sceso al 2,2 per cento, rispetto al 5,7 per cento del 2022[1].

Il contributo più ampio al calo della fattura energetica del 2025 è stato dato dalla **fattura petrolifera**, pari a **19,3 miliardi di euro**, in riduzione di 7,6 miliardi rispetto al 2024 (-28 per cento), nonostante l'aumento delle importazioni di greggio (+0,7 per cento +0,4 milioni di tonnellate) grazie al calo delle sue quotazioni (-3 per cento) e dei prodotti in generale. Il costo medio annuo del greggio è stato pari a 467,9 euro/tonnellata contro i 568,20 del 2024 (-17,6 per cento), migliorato anche per il rafforzamento dall'euro rispetto al dollaro (+4,2 per cento).

Il peso sul Pil della fattura petrolifera nel 2025 è sceso sotto l'1 per cento**,** rispetto all'1,2 dello scorso anno e all'1,6 per cento del 2022.

[1] L'incidenza più alta rilevata in passato nel periodo 1980-85 è stata pari al 5,2 per cento. Nel decennio 2011-2021 il peso è stato mediamente dell'1,6 per cento, nonostante il picco del 4 per cento del 2012.

ITALIA Fattura energetica
(Miliardi di euro)



(*) Dati provvisori.
Fonte: Unem su dati ISTAT

La **produzione nazionale** di greggio e gas naturale nel 2025 ha contribuito a ridurre la fattura energetica di 2,9 miliardi, dei quali 1,6 dovuti al petrolio nazionale.

Il mercato del gas naturale e del GNL nel 2025

Nel 2025 la domanda di gas in Italia è cresciuta del 2,1 per cento rispetto al 2024, portandosi al livello più alto degli ultimi tre anni con oltre 63,4 miliardi di metri cubi.

L'aumento di consumi è stato trainato dal **settore termoelettrico,** che ha rilevato 1,2 miliardi di metri cubi in più (+4,7 per cento), compensando la riduzione della produzione idroelettrica e delle importazioni nette di elettricità, in una situazione di debolezza della domanda elettrica (-0,2 per cento rispetto al 2024).

Il **settore civile** (residenziale e terziario) è invece risultato sostanzialmente stabile con 170 milioni di metri cubi in meno (-0,7 per cento), per condizioni climatiche simili e limitati guadagni di efficienza, dopo la chiusura del superbonus e degli altri sgravi fiscali.

In modesto recupero il **settore industriale** (+150 milioni di metri cubi; +1,3 per cento), nonostante la debole produzione dell'anno (-0,2 per cento)[1].

Rispetto al 2021, anno precedente alla crisi energetica globale del 2022, il mercato del gas ha perso il 17 per cento dei suoi volumi (-13 miliardi)[2], consolidandosi l'effetto di fattori strutturali sul contenimento dei suoi consumi, quali la sostituzione delle FER nel termoelettrico e l'efficientamento consumi nel civile.

La domanda di gas complessivamente è stata coperta per il 5,4 per cento dalla **produzione nazionale**, pari a oltre 3,4 miliardi di metri cubi (+16,6 per cento), e per il resto dalle **importazioni** pari a 61,3 miliardi di metri cubi aumentate di 2,1 miliardi (+3,6 per cento).

I flussi di approvvigionamento, attualmente anch'essi al centro delle turbolenze internazionali per la chiusura dello stretto di Hormuz, già nel 2025 sono stati riorientati verso le forniture di **Gas Naturale Liquefatto (GNL)** e dall'Algeria, ciascuno coprendo un terzo delle importazioni, e con quelle da Nord Europa e TAP[3] che ne assicurano il rimanente.

I volumi via gasdotto nel 2025 sono risultati in flessione praticamente da quasi tutte le provenienze:

- da Tarvisio, sono passate dai 5,6 miliardi del 2024 a meno di 800 miliardi (-86 per cento) di provenienza dalla **Russia**, risultando ormai residuali[4];
- da sud via Melendugno dall'**Azerbaijan** sono scese a 10 miliardi (-3 per cento), comunque quasi ai massimi della operatività del TAP;
- via Mazara del Vallo, dall'**Algeria,** che anche nel 2025 si conferma primo fornitore, sono passati da 23 a poco più di 20 miliardi di metri cubi (-4,7 per cento);
- sempre da sud via Gela, dalla **Libia**, i volumi sono scesi sotto il miliardo di metri cubi (-32 per cento).

Salgono invece le importazioni dal nord Europa (Passo Gries) da **Olanda**, **Norvegia** e **Danimarca**, pari a 8,6 miliardi con circa 2,6 miliardi di metri cubi in più (+43 per cento).

I minori flussi complessivi via gasdotto sono stati sostituiti dalle importazioni di GNL, che nel 2025 hanno rilevato una decisa crescita di quasi il 40 per cento, con 5,8 miliardi di metri cubi in più. I volumi del 2025 (20,4 miliardi) hanno coperto quasi un terzo della domanda nazionale, utilizzando 205 navi provenienti da oltre 10 Paesi diversi, che hanno raggiunto i cinque terminali di rigassificazione.

Dal punto di vista delle **infrastrutture**, da segnalare l'avvio delle attività ad aprile 2025 del terminale di rigassificazione BW Singapore di

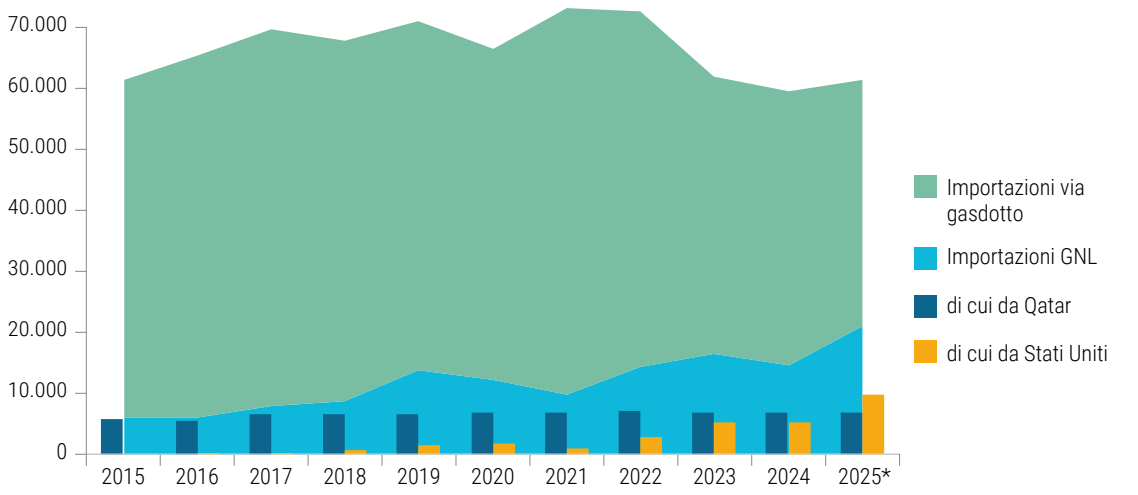
[1] Variazione dell'indice della produzione industriale 2025 verso 2024 corretto per gli effetti di calendario.

[2] Nel 2022 il gas ha rilevato impennate record dei suoi prezzi e la riconfigurazione della mappa dei flussi di approvvigionamento, seguita alle sanzioni alla Russia.

[3] TAP - Trans-Adriatic Gas Pipeline.

[4] Il Regolamento (UE) 2026/261, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 2 febbraio 2026, stabilisce il divieto graduale delle importazioni di gas naturale e GNL di origine russa nell'Unione europea. Gli Stati membri sono tenuti a elaborare piani nazionali di diversificazione dell'approvvigionamento energetico a supporto della piena attuazione del Regolamento. Vedi anche Focus: "Le nuove sanzioni europee alla Russia" a pag. 28.

ITALIA Importazioni di gas
(Milioni di metri cubi annui)



(*) Dati provvisori.
Fonte: MASE

Snam a Ravenna, che insieme agli altri 4 esistenti, portano la capacità complessiva di rigassificazione a 28 miliardi di metri cubi anno, pari all'ammontare di gas proveniente dalla Russia nel 2021. A febbraio scorso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha inoltre dato avvio alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per costruire un nuovo rigassificatore a Taranto con una capacità di 12 miliardi di standard metri cubi (smc) l'anno, che sarebbe realizzato entro il 2028[1].

La dotazione di rigassificazione italiana sta acquisendo particolare rilevanza nell'attuale contesto in cui i volumi significativi che transitavano via gasdotto dalla Russia, sono già venuti meno da tempo[2].

Nel 2025 sono aumentate anche le **esportazioni**, che hanno superato i 2,1 miliardi di metri cubi (+245 per cento), per dinamiche commerciali favorevoli, consolidando il ruolo dell'Italia anche come hub di transito e riesportatore.

Tuttavia, la chiusura di Hormuz a fine febbraio scorso sta nuovamente impattando sui flussi mondiali di gas e di conseguenza anche quelli italiani[3]. In particolare, in Qatar, fino al 2024 nostro principale fornitore di GNL[4], gli attacchi iraniani a fine marzo hanno danneggiato due impianti di produzione a Ras Laffan, pari a circa il 17 per cento delle esportazioni del Paese, che richiederanno dai 3 ai 5 anni per essere riparati, bloccandone le attività di export anche verso l'Italia per causa di forza maggiore[5].

[1] Il progetto presentato da Taranto Gnl Srl per il nuovo rigassificatore onshore sul Molo Polisettoriale di Taranto sarebbe il più grande rigassificatore italiano e verrebbe realizzato parallelamente alla piena ripartenza delle attività siderurgiche decarbonizzate ex Ilva, con fabbisogno previsto di circa 3,5 miliardi di smc/anno per una produzione di 6 milioni di tonnellate di acciaio.

[2] Gli asset italiani dedicati al GNL sono ritenuti essenziali per la sicurezza del sistema energetico nazionale e tutti i terminali italiani sono controllati da Snam anche se in misura diversa. Oltre a Olt Offshore Lng Toscana, nel quale ha una partecipazione pari al 97,3 per cento, Snam detiene partecipazioni nel terminale onshore di Panigaglia (quota 100 per cento), operativo dal 1971 vicino La Spezia; nel terminale Adriatic Lng (quota 30 per cento), operativo dal 2009 al largo di Rovigo; nella Frsu Italia (quota 100 per cento), operativa da luglio 2023 a Piombino nonché la citata BW Singapore, di cui detiene il 100 per cento, operativa al largo di Ravenna.

[3] Dei 120 miliardi di metri cubi di gas dello stretto di Hormuz solo il 10 per cento è destinato all'Italia.

[4] Dal Qatar importiamo circa l'11 per cento del gas consumato e circa il 40 per cento di quello via nave.

[5] Il Qatar ha notificato all'Italia a metà aprile 2026 l'impossibilità di adempiere agli obblighi contrattuali su 10 carichi di GNL da aprile fino a inizio luglio, pari a 1,5 miliardi di metri cubi.

Per tamponare questa emergenza sono attualmente in corso aumenti di forniture dagli Stati Uniti, nonché da approvvigionamenti spot anche da Azerbaijan e Libia.

In conseguenza della maggiore domanda globale dovuta all'interruzione delle esportazioni dal Golfo Persico, e in particolare dal Qatar, a marzo scorso le esportazioni di GNL dagli Stati Uniti hanno raggiunto un picco storico con gli impianti di liquefazione esistenti che hanno lavorato sopra le capacità tecniche. Verso l'Italia nel 2025 i volumi degli Stati Uniti sono stati pari a quasi 10 miliardi di metri cubi, contro il 5,2 dell'anno precedente.

Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili

Nel 2025 a fronte di una domanda elettrica sostanzialmente stabile e le fonti rinnovabili in flessione, dopo il record dell'anno precedente, il mercato elettrico è stato caratterizzato da un aumento della produzione termoelettrica e della crescente presenza degli *storage*[1] .

La **richiesta di energia elettrica su rete ha rilevato un calo dello 0,2 per cento rispetto al 2024**, con una modesta flessione di **circa 0,6 TWh**. Attestandosi a 311,3 TWh, è risultata inferiore di 8,3 TWh rispetto al livello del 2019 (319,6 TWh): volumi sostanzialmente analoghi a quelli di un comparto industriale quale Plastica e gomma.

La domanda elettrica è stata soddisfatta per l'**85 per cento da produzione nazionale**, di cui il 48 per cento da fonti energetiche rinnovabili (FER) e il 52 per cento da produzione termoelettrica.

La restante quota del fabbisogno (15 per cento) è stata coperta dalle **importazioni nette dall'estero,** pari a circa 47 TWh (-8,1 per cento).

La produzione **termoelettrica** è risultata in aumento di circa 7 TWh (+4,6 per cento), soprattutto per la maggiore produzione a gas, che ha compensato l'ulteriore crollo dei **combustibili solidi** (-13,5 per cento, pari a -0,5 TWh). La termoelettrica ha compensato sia la flessione di quella rinnovabile, che ha visto quella idro tornare sotto i 42 TWh, rispetto al record di oltre 50 TWh del 2024, nonché la riduzione delle import dall'estero, divenute più costose.

Pari a poco meno di 128 TWh, **la produzione elettrica da FER** è risultata in calo di 3 TWh **rispetto al 2024 (-2,2 per cento).**

La consistente flessione dell'**idroelettrica,** che resta la **principale fonte rinnovabile italiana** (-11 TWh, -21 per cento) è stata in parte compensata dall'incremento del **fotovoltaico** (+8,9 TWh + 25 per cento)**.** Sono invece risultate **in calo** l'**eolico** (0,7 TWh in meno pari a -3,3 per cento) e la **geotermoelettrica** (-0,3 per cento).

La **nuova potenza rinnovabile installata nell'anno** è stata pari a **circa 7,2 GW in più,** rispetto ai circa 7,5 del 2024.

Il 90 per cento delle nuove installazioni hanno riguardato il **fotovoltaico**, con una nuova potenza di 6.437 MW, contro i 6.795 dell'anno precedente, delle quali il 50 per cento superiori a 1 MW.

L'eolico è aumentato di 608 MW, mentre le altre fonti (**idroelettrico, bioenergie e geotermia**) sono rimaste sostanzialmente stabili. Mediamente le nuove istallazioni FER sono state di 600 MW/mese, vicine ai record del 2024 (625 MW/mese). Rispetto al target del PNIEC di 131 GW di potenza efficiente lorda per traguardare i 47 GW mancanti di fotovoltaico ed eolico al 2030, in cinque anni dovrebbero essere installati circa 9,4 GW/anno, dei quali 2,9 di eolico.

Nel **settore dei trasporti, infine**, si stimano in consistente crescita nel 2025 anche i **biocarburanti**, per effetto della quota d'obbligo salita dal 12,2 al 13,5 per cento e dell'aumento di oltre 1 milione di tonnellate (+ 2,1 per cento) dei consumi di carburanti. Inoltre, dal 2025 è scattato l'obbligo di miscelazione dei SAF[2] del 2 per cento anche nel Carboturbo.

Nel 2025 le fonti energetiche rinnovabili **FER** complessivamente hanno segnato, secondo le prime stime, un aumento dell'1,3 per cento e, **con poco più di 30,0 Mtep, hanno soddisfatto il 21 per cento della domanda energetica** del nostro Paese.

[1] Vedi Focus: "Accumuli elettrochimici" a pag. 14.

[2] SAF – Sustainable Aviation Fuels.

FOCUS

Accumuli elettrochimici

Il ruolo dei sistemi di *energy storage* nel supportare la transizione energetica e l'integrazione delle rinnovabili su larga scala

La presenza di sistemi di accumulo sta acquisendo sempre maggiore rilevanza nel sistema elettrico italiano, essendo essenziali per la gestione dei picchi di produzione delle fonti rinnovabili non programmabili.

Dopo solo un paio di anni dalla loro comparsa, a fine 2025 sono risultati connessi oltre 884 mila sistemi di accumulo elettrochimici, con una capacità complessiva di circa 18 GWh e una potenza installata pari a circa 7,2 GW.

Lo sviluppo del loro mercato sta segnando una evoluzione diversa da quella originaria, che ne ha visto una forte espansione iniziale trainata dagli incentivi edilizi: attualmente, infatti, il segmento dell'accumulo residenziale rallenta, mentre continua a crescere la componente BESS[1] di grande taglia.

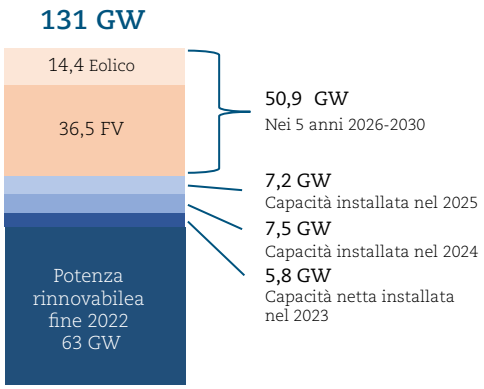
I BESS consentono di assorbire l'energia prodotta in eccesso e restituirla quando serve, attenuando la volatilità dei prezzi e riducendo la necessità di ricorrere a centrali fossili per garantire la sicurezza del sistema.

Ad agevolarne il loro sviluppo è intervenuto il Decreto Legislativo 210/21, che ha introdotto il **Meccanismo di Approvvigionamento di Capacità di Stoccaggio Elettrico (MACSE)** con l'obiettivo di integrare le rinnovabili con un livello efficiente di "overgeneration" (cioè nei momenti in cui la produzione di energia elettrica supera la domanda) a partire dagli sviluppi di rete previsti. Con tale meccanismo il sistema acquisisce nuova capacità di accumulo attraverso contratti di approvvigionamento di lungo termine, aggiudicati attraverso aste competitive organizzate da Terna, a cui possono partecipare gli operatori titolari di nuovi sistemi di accumulo.

Nel 2025 sono entrati in servizio sistemi di accumulo BESS di cui 10 GWh dalla prima asta MACSE, mentre sono scese le nuove installazioni di piccola media taglia e ibride.

Per traguardare gli obiettivi PNIEC al 2030, accompagnando il consistente sviluppo previsto per le fonti rinnovabili non programmabili, saranno necessari 71,5 GWh di accumulo, di cui 57,5 GWh di accumuli stand-alone di grande taglia e 14 GWh di accumuli di piccola taglia. I 18 GWh di accumulo attualmente installati sono una base apprezzabile, ma la crescita dovrà mantenere un ritmo sostenuto nei prossimi cinque anni per garantire sicurezza del sistema elettrico, la riduzione delle congestioni e la massimizzazione dell'energia rinnovabile prodotta.

Italia Potenza delle fonti rinnovabili e degli accumuli attuale e prevista al 2030 (*) per traguardare gli obiettivi del PNIEC



(*) Il target di 131 GW indicato dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) si riferisce alla potenza efficiente lorda e non alla potenza lorda totale indicata nel grafico per i diversi anni, comprensiva dei pompaggi.

Fonte: Elaborazioni Elettricità Futura su dati Terna

[1] BESS - Battery Energy Storage Systems. Sono accumuli integrati nella rete elettrica.

Il petrolio in Italia

La produzione nazionale di idrocarburi

Nel 2025 la **produzione nazionale di idrocarburi** è stata pari a 6,8 Mtep, complessivamente in calo del 3 per cento rispetto all'anno precedente, ma con una inversione parziale del trend di declino per il gas naturale. Valorizzandola in base alle quotazioni delle due fonti, la produzione nazionale ha consentito un risparmio di 2,9 miliardi di euro nella nostra fattura energetica del 2025.

L'analisi del dettaglio fra le due fonti mostra tuttavia andamenti differenziati fra loro.

La produzione di **gas naturale** ha frenato il suo storico trend in riduzione, che ha toccato il minimo nel 2024 (2,9 miliardi). Nel 2025 la produzione è infatti, tornata a oltre 3,2 miliardi di metri cubi (+12,2 per cento), pari alla metà di 10 anni fa.

A frenare il calo della produzione di gas hanno contribuito la produzione dei giacimenti:

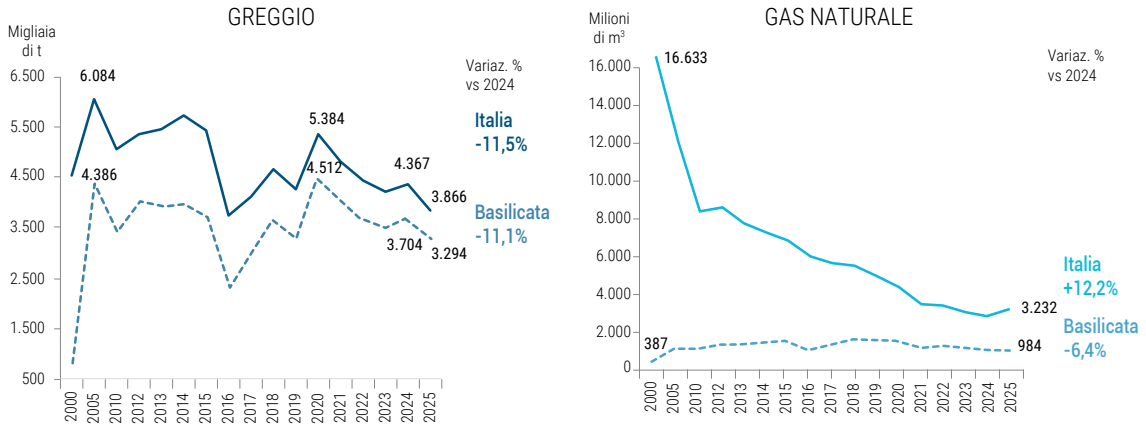
- Argo Cassiopea nel Canale di Sicilia[1], che è entrato in produzione ad agosto 2024 e complessivamente ha prodotto nel 2025 oltre 650 milioni di metri cubi, pari al 37 per cento della produzione *offshore* italiana;
- Longanesi di Gas Plus a Ravenna, che è fra i più importanti del nostro Paese, con riserve di 1,7 miliardi di metri cubi di gas metano. Avviato a marzo 2025, ha prodotto oltre 100 milioni di metri cubi e nel 2026 la sua produzione è prevista aumentare fra il 10 e il 20 per cento.

Per contro quella di **greggio** ha rilevato un consistente peggioramento (-11,5 per cento), attestandosi a meno di 3,9 milioni di tonnellate. Attualmente, la produzione nazionale di greggio rappresenta circa l'8 per cento del totale dei consumi, mentre quella di gas oltre il 5 per cento.

A fine 2025 sono risultati attivi 573 pozzi eroganti, di cui 400 a terra e 173 in mare.

[1] Quest'anno nella stessa area, nella costa tra Gela e Licata si attende la messa in produzione del giacimento Gemini, con un potenziale di produzione annuale di picco di circa 1,5 miliardi di metri cubi di gas. Lo sviluppo dei giacimenti a gas nell'area è uno dei punti rilevanti inseriti nel Protocollo d'intesa per l'area di Gela, siglato nel novembre 2014 tra Eni, il Ministero per lo Sviluppo Economico, la Regione Sicilia, l'Amministrazione Comunale di Gela, le Organizzazioni Sindacali e Confindustria Centro Sicilia.

ITALIA Produzione nazionale di idrocarburi



Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione generale fonti energetiche e titoli abilitativi

In particolare, dai **pozzi *offshore*** sono stati estratti circa 1,8 miliardi di metri cubi di gas naturale, pari al 54 per cento della produzione nazionale, e 308 mila tonnellate di greggio, pari all'8 per cento.

Anche nel 2025 la **Basilicata** è stata la **Regione protagonista del contesto produttivo nazionale**, avendo contribuito per l'85 per cento alla produzione complessiva di greggio (pari a 3,3 milioni di tonnellate, -11,1 per cento) e per circa il 30 per cento a quella di gas naturale (984 milioni di metri cubi; -6,4 per cento).

La sua produzione è concentrata nelle due aree di Val d'Agri[1] e Tempa Rossa[2]. Attualmente però la produzione di idrocarburi si sta riducendo non per l'assenza di risorse: in Basilicata, Adriatico e Sicilia vi sono giacimenti identificati da decenni.

Le infrastrutture già esistenti in Tempa Rossa e Val d'Agri sono adeguate ad una produzione di circa 170 mila barili giorno, mentre operano al 40-70 per cento del loro potenziale.

Il problema è che se non si continua ad investire e a sbloccare nuove risorse, la produzione scende fisiologicamente del 15 per cento l'anno. Sbloccando gli investimenti degli asset esistenti, già in 5-7 anni la produzione nazionale potrebbe raddoppiare o triplicare rispetto a quella attuale.

Purtroppo, in Italia autorizzazioni e tempistiche, con procedure frammentate con passaggi multipli fra varie competenze, i procedimenti autorizzativi che richiedono in media 3 anni, continuano a rappresentare un ostacolo all'attrattività degli investimenti. In altri Paesi, come Norvegia e Stati Uniti, è invece possibile ottenere un'autorizzazione in 6 mesi e produrre già in 18 mesi.

Con l'abrogazione del PiTESAI[3] a febbraio 2024 sono stati ripristinati o prorogati titoli minerari già esistenti che erano stati sospesi o revocati in applicazione del "blocca-trivelle". Ma il contesto per gli operatori dovrebbe essere ulteriormente semplificato.

Shell Italia

Una storica presenza nell'intera filiera energetica italiana

Shell è attiva in Italia da oltre 110 anni ed è tra i principali investitori esteri nell'settore upstream. Partner nei due progetti *onshore* in Basilicata (Val d'Agri e Tempa Rossa), investe nel Paese circa 400 milioni di euro all'anno nelle attività upstream e nel settore energetico. Fornisce oltre 3 miliardi di metri cubi di gas naturale e più di 6,5 TWh di energia elettrica a circa 1.000 clienti industriali, oltre ad offrire soluzioni come Corporate PPA e biometano.

Shell è produttore di energia da fonti rinnovabili dal 2024, con 5 impianti fotovoltaici in produzione 3 in costruzione e una ulteriore pipeline di impianti e BESS in autorizzazione.

In riferimento alle sue attività nel downstream: nel settore lubrificanti conta 17 distributori e oltre 400 clienti diretti, produce e commercializza, presso lo stabilimento di Cisliano (Milano), oltre 80 milioni di litri di lubrificanti all'anno. Shell detiene inoltre una partecipazione del 50 per cento in Infineum Italia Srl, azienda operante nella produzione e commercializzazione di additivi per lubrificanti con l'impianto di Vado Ligure (Savona).

Dal 2022 Shell espande la sua presenza nel mercato della mobilità in Italia grazie al contratto di Retail Brand Licence stipulato con PAD Multienergy. Oggi sono circa 200 le stazioni di rifornimento a marchio Shell presenti sul territorio nazionale.

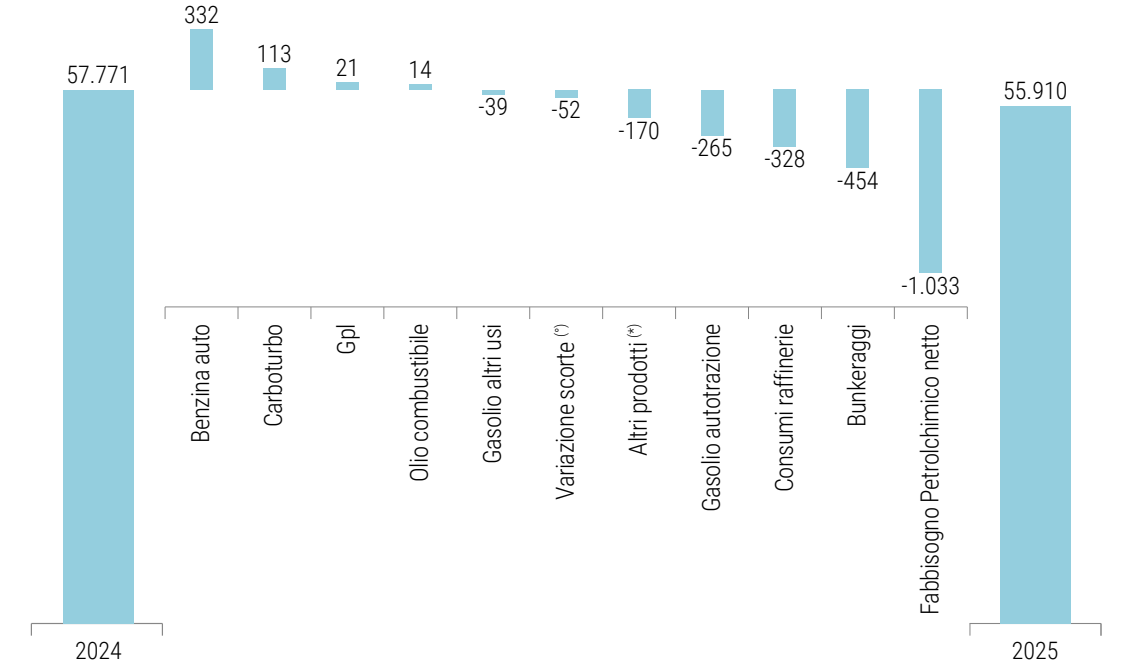
---

[1] Val d'Agri è in concessione per il 61 per cento ad Eni e per il 39 per cento a Shell. Il giacimento di greggio della Val d'Agri COVA (Centro Olio Val d'Agri) rappresenta la più importante riserva in terra ferma di tutta l'Europa occidentale. La capacità nominale è di 104 mila barili al giorno e 4,6 milioni di metri cubi di gas.

[2] Tempa Rossa è in concessione per il 50 per cento dalla TotalEnergies Italia, per il 25 per cento a ciascuna società Mitsui e Shell. Situata in provincia di Potenza, ha una capacità produttiva giornaliera di circa 50 mila barili di petrolio, 230 mila metri cubi di gas naturale, 240 tonnellate di GPL e 75 tonnellate di zolfo.

[3] PiTESAI - Piano della Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee. Abrogato dall'articolo 2, commi 1-4 del Decreto Legge n. 152/2024 (Decreto Ambiente), convertito in Legge 12 dicembre 2024, n. 191 (Gazzetta Ufficiale n. 294 del 16 dicembre) al Codice ambientale (Decreto Legislativo n. 152/2006).

PRODOTTI PETROLIFERI Totale consumi 2025 e variazioni assolute dei principali prodotti rispetto al 2024
(Migliaia di tonnellate)



(°) Il segno - indica una ricostituzione di scorte.
(*) Comprendono Lubrificanti, Bitumi, Coke di petrolio, ecc.
Fonte: Unem su dati MASE

I consumi dei prodotti petroliferi

Dopo il leggero recupero del 2024, l'anno scorso i consumi di prodotti petroliferi sono tornati decisamente a contrarsi (-1,9 milioni di tonnellate -3,2 per cento), risultando pari a 55,9[1], milioni/tonnellate e inferiori di 4,3 milioni (-7 per cento) rispetto al livello pre-pandemico (60,2 milioni di tonnellate). A determinare il risultato del 2025 ha contribuito principalmente la carica petrolchimica, in flessione di circa il 38 per cento, mentre i carburanti stradali e aerei si sono rafforzati.

I **carburanti stradali**, attestatisi nel 2025 a oltre 32,2 milioni di tonnellate, hanno registrato un ulteriore aumento di circa 70 mila tonnellate (+0,2 per cento), superando di 1,1 milioni di tonnellate sia il livello di 10 anni fa che quello ante pandemia, pari a 31,1. I carburanti liquidi confermano così la loro rilevanza per la mobilità stradale, sebbene le recenti modifiche nelle scelte degli automobilisti ne impattino sulle dinamiche. In particolare:

- le **benzine** hanno continuato il loro trend di crescita, con volumi pari a 8,9 milioni di tonnellate e un incremento di oltre 330 mila tonnellate (+3,9 per cento rispetto al 2024). Sono risultate così di 1,6 milioni più elevate del 2019, tornando sui livelli del 2011. Anche nel 2025 il suo trend ha continuato ad essere influenzato da quel **fattore ormai strutturale**, che vede prevalere tale alimentazione nelle immatricolazioni delle nuove auto[2];
- il **gasolio autotrazione**, pari a circa 23,3 milioni di tonnellate, ha invece segnato nell'anno un calo di oltre 260 mila

[1] Secondo i dati provvisori del MASE, nel 2025 i consumi di petrolio misurati in Mtep (milioni di tonnellate equivalenti petrolio) sono stati 51,0.

[2] Nel 2025 oltre il 69 per cento dell'immatricolato, fra ibride, plug-in e motori a combustione interna, è alimentato a benzina. L'ibrido a benzina in particolare costituisce la quota prevalente delle immatricolazioni: circa il 39 per cento nel 2025 e il 46,6 per cento nei primi tre mesi di quest'anno, secondo i dati Unrae.

ITALIA La domanda di prodotti petroliferi
(Milioni di tonnellate)

	2000	2010	2019	2020	2022	2023	2024	2025	Variazione % 2025 vs.2024 [1]
GPL	3,9	3,4	3,3	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2	0,7%
Benzina con piombo	4,6	–	–	–	–	–	–	–	–
Benzina senza piombo	12,2	10,0	7,3	5,8	7,9	8,2	8,6	8,9	3,9%
TOTALE BENZINA	**16,8**	**10,0**	**7,3**	**5,8**	**7,9**	**8,2**	**8,6**	**8,9**	**3,9%**
Carboturbo	3,6	3,9	4,9	1,8	3,7	4,5	5,0	5,1	2,3%
Gasolio autotrazione	18,3	25,3	23,8	19,9	23,8	23,3	23,5	23,3	-1,1%
Gasolio riscaldamento	3,6	1,9	0,9	0,9	0,7	0,6	0,5	0,5	-5,1%
Gasolio agricolo	2,2	2,0	2,1	2,1	2,0	1,9	1,9	1,8	-0,5%
Gasolio altri usi	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-2,0%
TOTALE GASOLI	**24,5**	**29,6**	**27,1**	**23,1**	**26,6**	**26,0**	**26,1**	**25,8**	**-1,2%**
Olio combustibile termoelettrica	13,7	1,0	0,1	0,2	0,6	0,3	0,1	0,1	46,1%
Olio combustibile altri usi	3,0	1,2	0,6	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	-10,7%
TOTALE OLIO COMBUSTIBILE	**16,7**	**2,2**	**0,7**	**0,6**	**1,1**	**0,6**	**0,4**	**0,4**	**3,4%**
- di cui O.C. Btz - fluido	10,7	1,4	0,5	0,4	1,0	0,6	0,3	0,3	1,9%
Bitume	2,4	2,0	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	-0,1%
Lubrificanti	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4 [3]	0,4	0,4	1,4%
Altri prodotti [2]	5,8	3,2	1,9	1,4	1,6	1,5 [3]	1,5	1,3	-11,6%
Petrolchimica (carica netta)	7,0	5,8	3,7	4,0	3,2	2,9	2,7	1,7	-37,9%
Bunkeraggi	2,8	3,5	3,2	3,0	2,9	2,6	2,7	2,3	-16,6%
TOTALE IMMISSIONI AL CONSUMO	**84,2**	**64,0**	**54,1**	**44,6**	**52,1**	**51,5**	**52,3**	**50,8**	**-2,8%**
Consumi/perdite di raffineria	9,1	9,4	5,8	5,4	6,1	5,7	5,3	5,0	-6,2%
Riduzione (aumento) scorte	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	0,1	-37,7%
TOTALE CONSUMI	**93,5**	**73,7**	**60,2**	**50,3**	**58,3**	**57,4**	**57,8**	**55,9**	**-3,2%**

[1] Calcolate sulle migliaia di tonnellate.
[2] Comprende Coke di Petrolio, Petrolio e altri.
[3] Dati rivisti.

Fonte: Elaborazioni Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

ITALIA I prezzi medi dei principali prodotti petroliferi

		Al consumo			Componente fiscale			Al netto della componente fiscale		
		2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Benzina senza piombo	€/litro	1,868	1,822	1,732	1,066	1,057	1,032	0,802	0,765	0,700
Gasolio auto	€/litro	1,793	1,717	1,652	0,941	0,927	0,924	0,852	0,790	0,728
GPL auto	€/litro	0,749	0,724	0,716	0,282	0,278	0,276	0,467	0,446	0,440
Gasolio riscaldamento	€/litro	1,577	1,475	1,410	0,687	0,670	0,657	0,890	0,805	0,753
Olio comb.denso Btz	€/kg	0,709	0,703	0,621	0,096	0,096	0,088	0,613	0,607	0,533
Metano auto	€/kg	n.d.	1,332	1,434	n.d.	0,245	0,259	n.d.	1,087	1,175
GNL auto	€/kg	n.d.	1,245	1,309	n.d.	0,229	0,241	n.d.	1,016	1,068

Fonte: Elaborazioni Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

tonnellate (-1,1 per cento rispetto al 2024). I suoi volumi hanno riflesso da un lato il proseguimento dello spostamento a benzina degli automobilisti, dall'altro la debolezza della produzione industriale.

In riferimento ai principali prodotti in aumento si segnalano:

- il **carboturbo**[1] che ha proseguito il suo trend in crescita e superato i 5 milioni di tonnellate, con 113 mila tonnellate in più rispetto al 2024 (+2,3 per cento): un record storico per i volumi avio. Risultando costantemente superiori da aprile 2024 in poi rispetto al 2019 i volumi annui sono stati 200 mila tonnellate più elevati rispetto a quelli pre-pandemici;
- **l'olio combustibile** che ha segnato un +3,4 per cento, soprattutto grazie al suo uso nella termoelettrica (+46 per cento);
- i **lubrificanti** (+5,4 mila tonnellate, +1,4 per cento), sostenuti dall'incremento del gruppo auto (+9,3 mila tonnellate +4,4 per cento), mentre quelli per usi industriali continuano a segnare un valore negativo, anche se in rallentamento (-2,9 mila tonnellate, -1,5 per cento);
- i **bitumi,** pari a 1,7 milioni di tonnellate, si sono sostanzialmente assestati sui valori dell'anno precedente (-2 mila tonnellate, -0,1 per cento).

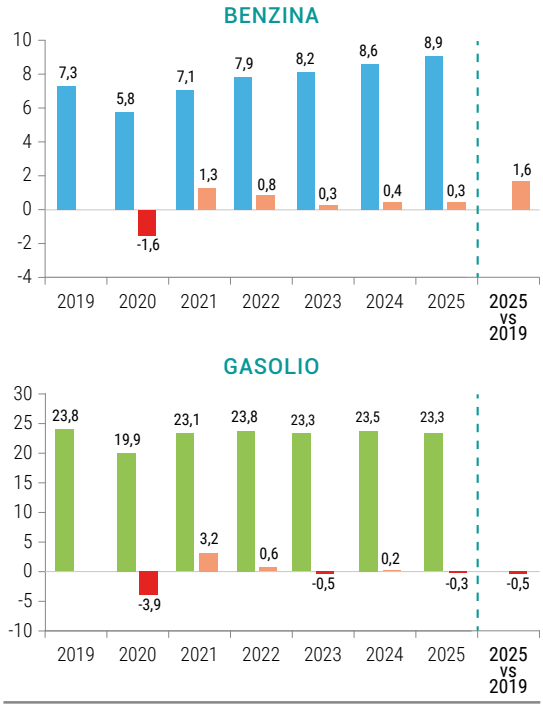
Riduzioni più o meno ampie sono state rilevate da:

- il **fabbisogno petrolchimico**, pari a 1,7 milioni di tonnellate, in calo di oltre 1 milione di tonnellate (-37,9 per cento), sul quale ha impattato in misura irreversibile il contesto di crisi strutturale a livello europeo (prezzi dell'energia elevati, importazioni di prodotti cinesi e a basso costo ed eccesso di offerta), che nel corso del 2025 ha visto in particolare la chiusura del cracking di Brindisi e a luglio l'inizio della fermata di Priolo;

[1] Sul Carboturbo (jet fuel) vedi anche Focus "Gli scambi con l'estero dei prodotti raffinati nel 2025 e le possibili criticità della chiusura di Hormuz", a pag. 23.

ITALIA Totale consumi carburanti (B+G)*

(Milioni di tonnellate; variazioni assolute vs anno precedente e vs livello prepandemico)



(*) Comprendono i biocarburanti.

Fonte: Unem su dati MASE

- i **bunkeraggi,** che scendono a meno di 2,3 milioni di tonnellate (-454 mila tonnellate, -16,6 per cento), per l'effetto combinato delle modifiche già in atto delle rotte del trasporto marittimo dal Canale di Suez e dall'entrata nell'area SECA[2] dal 1° maggio anche del Mediterraneo, che ha portato alla necessità di adattare i prodotti dedicati diminuendone il tenore di zolfo;
- il **GPL,** pari a 3,2 milioni di tonnellate (+0,7 per cento), con il settore autotrazione in contrazione del 1,3 per cento (-21 mila tonnellate);
- **i consumi di raffineria** hanno rilevato un calo del 3,0 per cento, pari a 111 mila

[2] SECA - Sulphur Emission Control Area. Dal 1° maggio 2025, il Mar Mediterraneo è ufficialmente un'area SECA a limitate emissioni di zolfo, ai sensi dell'allegato VI della Convenzione Marpol, in conseguenza del quale il contenuto di zolfo nel combustibile delle navi deve essere al massimo dello 0,1 per cento, che rappresenta una soglia inferiore al precedente valore standard dello 0,5 per cento fissato dall'International Maritime Organization (IMO) nel 2020.

tonnellate in meno, in conseguenza del rallentamento delle lavorazioni (-1,9 per cento) e **i consumi per la produzione elettrica** sono scesi del 12,9 per cento, pari a 217 mila tonnellate in meno.

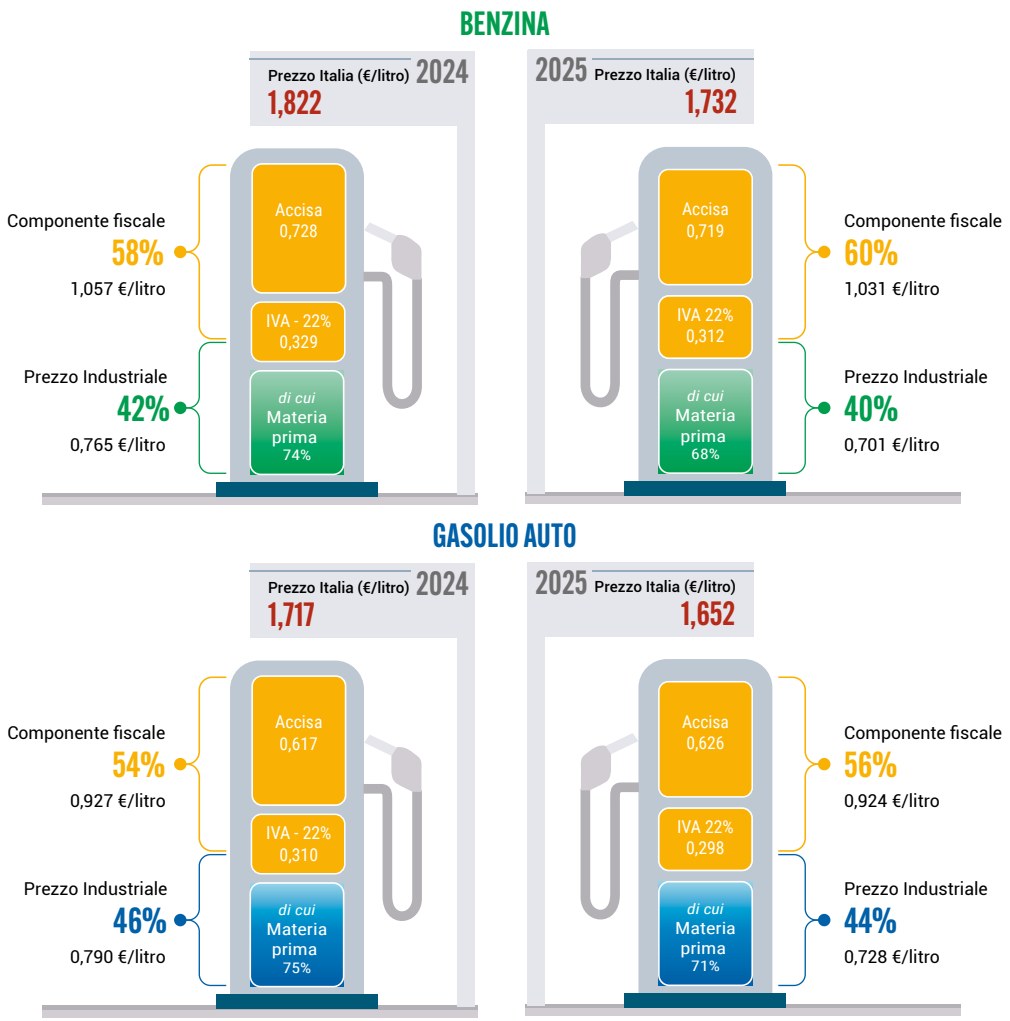
Nei primi 3 mesi del 2026 i consumi di prodotti petroliferi hanno rilevato una variazione negativa del 3,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2025, con consumi sostanzialmente frenati dal crollo della petrolchimica netta (-66 per cento) pari a 468 mila tonnellate in meno solo parzialmente attenuate dal miglioramento dei consumi di trasporti stradali, navali ed aerei del trimestre.

I prezzi dei prodotti petroliferi

Le quotazioni internazionali del 2025 sono state caratterizzate da una tendenza progressivamente in calo a partire dal secondo trimestre, che si è rafforzata nell'ultimo trimestre dell'anno, con valori minimi che non venivano toccati dal 2021.

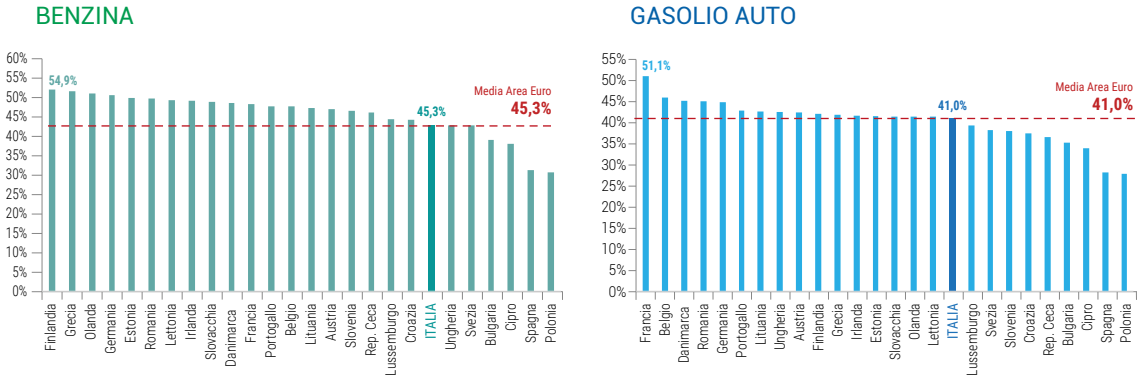
Le **quotazioni internazionali dei prodotti**, espresse in dollari, hanno rilevato generali riduzioni rispetto all'anno precedente: il **gasolio auto** mediamente del 12,7 per cento (-68 dollari a tonnellata), mentre la **benzina** del 15,5 per cento (-95 dollari/tonnellata).

ITALIA Prezzi dei carburanti eloro componenti
(Media annua 2024-2025. Euro/litro)



Fonte: Elaborazioni Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

EUROPA Incidenza fiscale sul prezzo al consumo dei carburanti
(Peso percentuale della componente fiscale sul prezzo di ogni litro a fine aprile 2026)



Fonte: Elaborazione Unem su dati Direzione generale Energia della Commissione Ue

I **prezzi industriali nazionali** (prezzi al consumo al netto della componente fiscale) di tutti i principali prodotti, espressi come valori medi dell'anno 2025, hanno registrato andamenti in linea con le quotazioni internazionali e con i valori rilevati nella media dei Paesi dell'Unione europea.

I **prezzi medi al consumo** (comprensivi quindi della componente fiscale che nel corso dell'anno ha subìto il riallineamento delle accise fra i due prodotti[1]) hanno seguito dinamiche simili, con un valore medio della **benzina** di **1,732 euro/litro** e **del gasolio auto** di **1,652 euro/litro**.

Complessivamente nel 2025 imposte e accise hanno rappresentato quasi il 60 per cento del prezzo finale della benzina e il 56 per cento del prezzo finale del gasolio e la componente fiscale italiana sui carburanti, in particolare del gasolio, è stata al livello più elevato in Europa.

Nel 2026 la crisi dei mercati internazionali ha spinto il Governo a ridurre temporaneamente le accise di 20 centesimi euro/litro e a fine aprile la fiscalità italiana era così rientrata nella media dell'Area euro.

Le importazioni e le esportazioni

Le importazioni italiane di **greggio** sono state pari a 57,1 milioni di tonnellate (+0,4 milioni, +0,7 per cento rispetto al 2024). In confronto al picco del 2007, quando sfioravano gli 86 milioni con 17 raffinerie operative rispetto alle 11 attuali, si tratta di quasi 30 milioni di tonnellate in meno.

Dopo l'entrata in vigore di sanzioni ed embarghi verso la Russia, proseguite anche nel corso del 2024, le storiche provenienze dei greggi sono state notevolmente modificate da molti operatori.

La **prima area di provenienza nel 2025** è stata ancora l'**Africa**, che ha garantito nel complesso il 41 per cento delle importazioni, pari a più di 23 milioni di tonnellate rispetto al 37 per cento del 2024.

Seconda si è confermata l'area dell'ex-URSS[2], con un peso del 30 per cento, mentre si assesta a circa il 12 per cento il Medio Oriente, che risulta nuovamente in forte calo, anche per il perdurare delle difficoltà di navigazione nel Mar Rosso, con gli attacchi Houthi iniziati a fine 2023 a seguito del conflitto nella Striscia di Gaza.

Torna invece a crescere il peso dell'America, pari al 14,3 per cento, con 8,2 milioni di tonnellate.

La **Libia** resta nostro primo fornitore con un peso del 24 per cento, seguita dall'**Azerbaijan** (16,6 per cento) e dal **Kazakistan** (13,1 per cento).

Anche nel 2025 il settore industriale,

[1] Vedi capitolo "Tassazione dei carburanti" a pag. 55.

[2] Azerbaijan e Kazakistan.

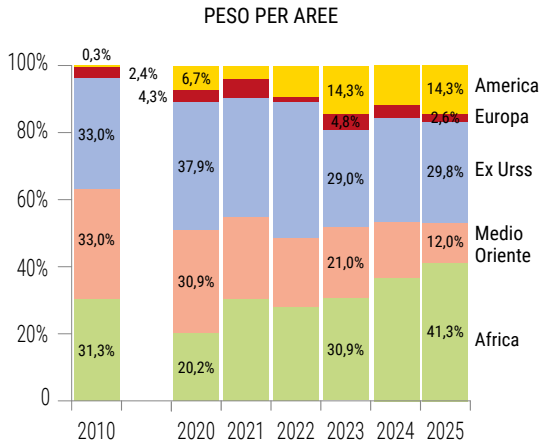
ITALIA L'approvvigionamento petrolifero
(Milioni di tonnellate)

	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Importazioni di greggio	**83,7**	**78,6**	**62,5**	**63,1**	**50,4**	**57,0**	**62,5**	**61,2**	**56,7**	**57,1**
- di cui conto proprio	77,1	72,2	62,5	63,1	50,4	57,0	62,5	61,2	56,7	57,1
- di cui conto committente estero	6,6	6,4	–	–	–	–	–	–	–	–
Importazioni di semilavorati	**6,6**	**6,9**	**6,1**	**2,5**	**2,7**	**2,3**	**1,8**	**1,8**	**2,1**	**0,8**
Importazioni di prodotti finiti (1)	**22,3**	**12,7**	**13,0**	**15,9**	**13,8**	**14,0**	**15,1**	**15,0**	**16,1**	**16,1**

(1) Dall'anno 1999 e fino al 2004 comprendono le importazioni di Combustibili a Basso Costo (emulsioni di greggi pesanti ad alto tenore di zolfo) e Coke di Petrolio.

Fonte: Elaborazioni Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

ITALIA Provenienza dei greggi importati



Fonte: Unione Energie per la Mobilità

comprensivo degli assetti della logistica ha accentuato la sua flessibilità non solo di tipo geografico, ma anche qualitativo: rispetto agli anni '70, quando oltre l'80 per cento del petrolio importato in Italia arrivava dai 5 principali Paesi Opec, **nel 2025 abbiamo importato 88 qualità di greggi da 31 Paesi diversi** (14 dei quali del continente africano[1]).

Alla luce dell'attuale shock energetico conseguante al blocco dei transiti di Hormuz per la guerra verso l'Iran, iniziata il 28 febbraio scorso, la situazione degli approvvigionamenti di greggio per l'Italia al momento ne è colpita in misura meno severa che negli altri Paesi, visto che i volumi transitati dal Golfo Persico nel 2025 hanno rappresentato solo il 10 per cento.

Assestandosi su un livello analogo all'anno precedente, le **importazioni** di prodotti petroliferi finiti nel 2025 sono state poco superiori a 16,0 milioni (-0,3 per cento), mentre le importazioni di semilavorati (pari a 794 mila di tonnellate) si sono ridotte quasi a un terzo rispetto al 2024 (-62,7 per cento).

Le **esportazioni** di greggio, semilavorati e prodotti finiti, pari a oltre 25,7 milioni di tonnellate, sono sostanzialmente rimaste uguali (-0,2 per cento, pari a 6 mila tonnellate in meno).

Per effetto della minore valorizzazione delle stesse, accentuata dal cambio rafforzatisi nel 2025, la bilancia commerciale per le esportazioni di prodotti petroliferi è risultata pari a circa 14 miliardi di euro.

[1] Questo rafforzamento potrebbe essere ritenuto anche un proseguimento degli effetti del Piano Mattei, l'iniziativa di politica africana dell'Italia, lanciata a gennaio 2024 dal Governo italiano.

FOCUS

Gli scambi con l'estero dei prodotti raffinati nel 2025 e le possibili criticità della chiusura di Hormuz

La chiusura dello Stretto di Hormuz, uno dei principali colli di bottiglia mondiali, essenziale per i traffici commerciali di energia e altre materie prime anche per l'Europa, è diventata una potente arma di negoziazione per l'Iran, contro la guerra iniziata il 28 febbraio 2026 da parte di Stati Uniti e Israele.

Appare quindi utile fare qualche approfondimento anche sui flussi dei prodotti raffinati italiani che vi transitano, le cui criticità stanno attualmente impattando in misura più o meno incisiva sulle loro quotazioni, ma che non si può escludere possano influenzarne anche la disponibilità, nel caso estremo che la durata degli impedimenti ai transiti diventi insostenibile per gli approvvigionamenti e le scorte disponibili.

Nel 2025, **l'Italia ha importato complessivamente oltre 16 milioni di tonnellate di prodotti raffinati**, per il 64 per cento costituiti da Gasolio, Jet fuel e Gpl, rispettivamente pari a 5,2; 2,6 e 2,5 milioni di tonnellate.

Le **quantità esportate hanno superato i 25,7 milioni** di ton, il 71 per cento delle quali costituito da Gasolio (7,9 milioni); benzina (5,8 mi-

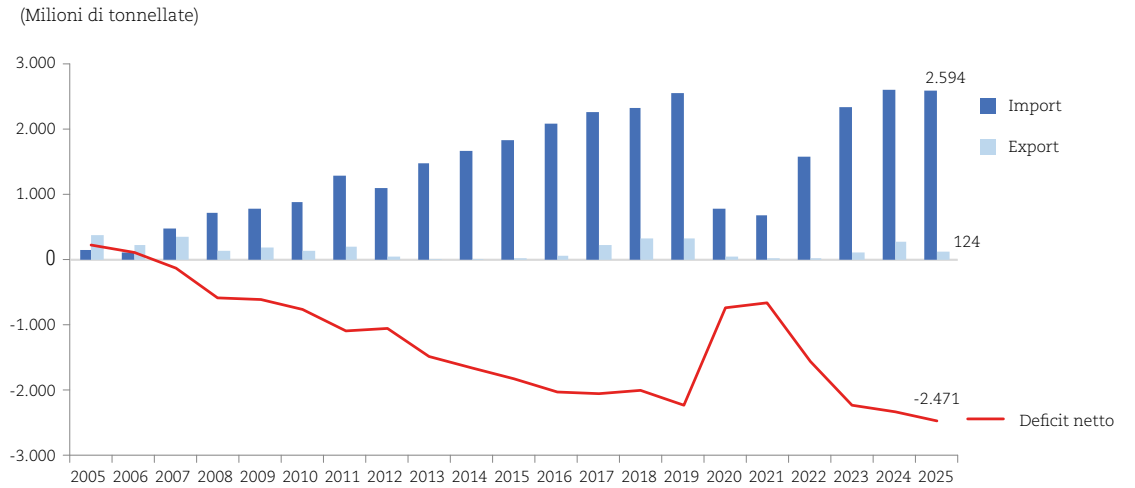
ITALIA Import/export prodotti petroliferi nel 2025
(Milioni di tonnellate)

2025	IMPORTAZIONI												
	Benzina	Gasolio	Jetfuel	GPL	Olio comb.le	Biocar-buranti	Bitume	Lubrifi-canti	Naphta	Altri	**Totale**	Import per area	
	0,72	5,23	2,59	2,49	0,62	0,48	0,01	0,55	0,58	2,77	**16,04**	Africa	28,0%
												America	6,9%
	21,7%	57,1%	19,0%	Peso transiti di prodotti raffinati importati in Italia tramite Stretto Hormuz								33% Medio Oriente	21,6%
												Asia	11,1%
												EUROPA	32,4%
												(di cui UE	24,2%)
													100,0%
2025	ESPORTAZIONI												
	Benzina	Gasolio	Jetfuel	GPL	Olio comb.le	Biocar-buranti	Bitume	Lubrifi-canti	Naphta	Altri	**Totale**	Export per area	
	5,81	7,92	0,19	0,30	4,54	0,23	0,90	0,49	2,63	2,72	**25,72**	Africa	22,3%
												America	2,7%
												6% Medio Oriente	3,4%
												Asia	2,8%
												EUROPA	68,8%
												(di cui UE	42,4%)
													100,0%
2025	Delta												
	Benzina	Gasolio	Jetfuel	GPL	Olio comb.le	Biocar-buranti	Bitume	Lubrifi-canti	Naphta	Altri	**Totale**		
	5,09	2,69	-2,40	-2,19	3,92	-0,25	0,89	-0,06	2,05	0,06	**9,68**		

Fonte: Unem su dati provvisori MASE

FOCUS

ITALIA Import export e deficit netto di carboturbo



Fonte: Unem su dati MASE

lioni) e Olio combustibile (4,5 Mton).

Osservando le aree di provenienza-destinazione, dal Medio Oriente-Asia ha transitato un terzo delle nostre importazioni, che si riduce al 6 per cento nel caso delle export: in sostanza **sono i flussi di raffinati in entrata che potrebbero essere maggiormente colpiti dall'evolversi dell'attuale crisi geopolitica, e, fra questi, soprattutto il Gasolio (per oltre il 57 per cento) e il Jet fuel (19 per cento).**

Nonostante il ridimensionamento della capacità di raffinazione, avvenuta nello corso decennio, **l'Italia conserva ancora un saldo positivo a differenza di molti Paesi europei, ma ne è sempre meno esportatrice netta.**

Per il Jet fuel invece, date le rese di lavorazione comunque limitate di tale prodotto (sul 4-5 per cento), **il nostro Paese è da sempre stato importatore netto**.

Per quest'ultimo prodotto, le quantità importate nel 2025 sono state in leggero calo rispetto al 2024 (-0,5 per cento) e meno di 500mila tonnellate sono transitate da Hormuz provenienti dai 5 Paesi dell'area Medio Orientale. Tuttavia, appaiono significativi e "sensibili" anche i quantitativi da India ed Egitto (complessivamente pari a 1,6 milioni di tonnellate) per l'effetto triangolare che le loro raffinerie subiscono per i loro approvvigionamenti, analogamente transitanti da Hormuz.

IMPORTAZIONI JET FUEL
(Milioni di tonnellate)

Arabia Saudita	0,197	Area Medio Oriente	0,490
Eau	0,197		
Kuwait	–		
Oman	0,095		
Abu Dhabi	0,0004		19%
India	0,958		37%
Egitto	0,639		25%
Turchia	0,152		6%
Slovenia	0,113		4%
Libia	0,099		4%
Olanda	0,082		3%
Belgio	0,023		1%
Grecia	0,023		1%
Angola	0,015		1%
Germania	0,0002		0%
Totale Import 2025	2,594	-0,5%	100,0%
Nel 2024	*2,607*		

Giappone, Cina e India, dai quali l'Europa importa quantità di raffinati più o meno ampia, sono infatti decisamente più esposti alle provenienze Medio Orientali per i loro approvvigionamenti di greggio e di conseguenza per gli input dei loro impianti di raffinazione.

Il downstream italiano

Gli ultimi anni il downstream petrolifero è stato al centro di forti tensioni che ne hanno messo a dura prova la tenuta. Da un lato, gli ambiziosi obiettivi in materia di decarbonizzazione fissati a livello europeo e nazionale; dall'altro, le crescenti tensioni geopolitiche, che hanno avuto profonde ripercussioni sull'intera filiera.

In questo contesto, ad emergere è stato il ruolo strategico della industria della raffinazione e la necessità di salvaguardare un asset che va considerato un presidio ai fini della sicurezza degli approvvigionamenti.

A livello europeo, servirebbe dunque un ripensamento sul ruolo della raffinazione, che deve essere riconosciuta come un tassello fondamentale non solo della transizione energetica, ma dell'identità industriale di un'Europa che non deve abbassare gli obiettivi, ma deve renderli attuabili.

La capacità di raffinazione

Durante il 2025 la capacità di raffinazione in Italia si è ridotta a 83,3 milioni di tonnellate, rispetto agli 87,5 dell'anno precedente, per l'avvio della trasformazione in bioraffineria della Raffineria di Livorno[1], con sospensione delle importazioni di greggi e della produzione da tale sito.

Le lavorazioni[2] sono state pari a 63,7 milioni di tonnellate (-1,9 per cento), pari a 1,2 milioni di tonnellate in meno.

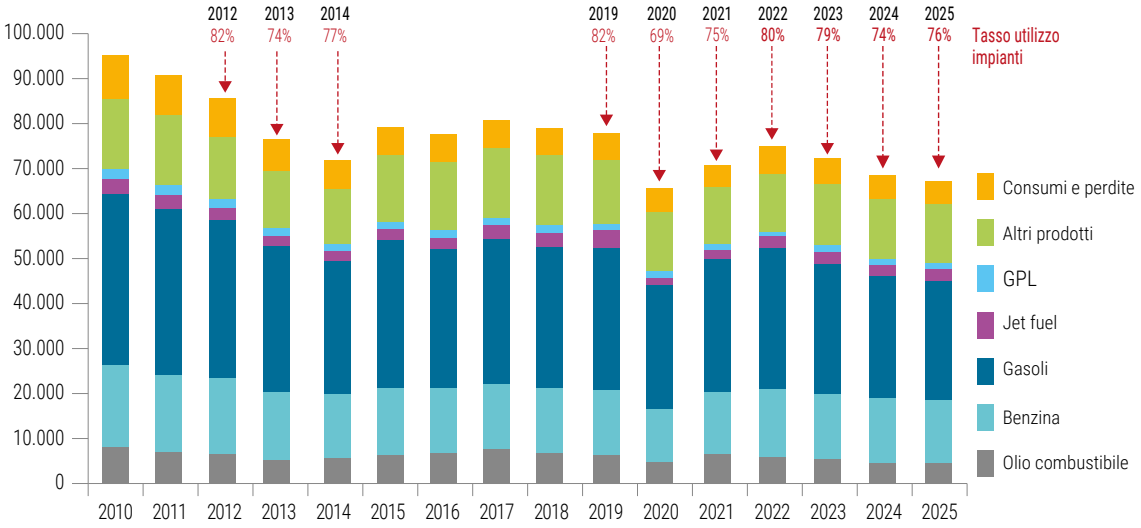
Le lavorazioni dei semilavorati esteri si sono dimezzate (-52 per cento), perdendo 1,5 milioni di tonnellate, mentre le lavorazioni di greggio, con 60,4 milioni di tonnellate, che rappresentano il 95 per cento del totale, si sono assestate sui valori del 2024 (+0,2 per cento).

La capacità di desolforazione del sistema di raffinazione, cioè la capacità di produrre carburanti con le specifiche sul tenore di zolfo richieste, è scesa a 37,3 milioni di tonnellate, ridotta di quasi un quarto (-24 per cento)

[1] Vedi anche Focus "Bioraffinazione" a pag. 36.

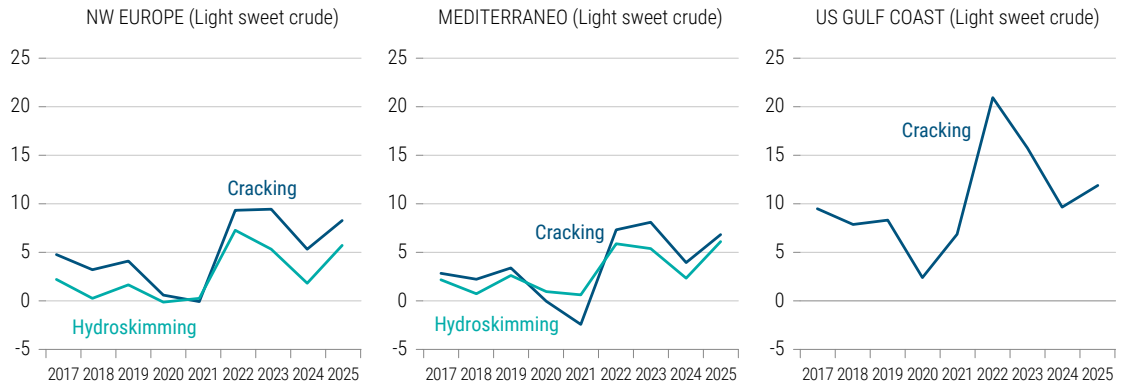
[2] Riferite alla materia pima lavorata, escludendo i semilavorati nazionali.

ITALIA Evoluzione della produzione delle raffinerie
(Migliaia di tonnellate)



Fonte: Unione Energie per la Mobilità

NORD EUROPA/MEDITERRANEO/AREA DEL GOLFO (USA)
Il margine incrementale derivante dalla lavorazione di un barile di greggio *(Dollari/barile)*



Fonte: AIE, 2025

rispetto al picco di 49,2 del 2011, prima del ridimensionamento degli assetti impiantistici.

Il contesto del mercato petrolifero nel 2025 è stato caratterizzato da domanda debole, mercati approvvigionati e cali delle quotazioni. Le quotazioni internazionali dei prodotti finiti sono risultate in flessione per gran parte dell'anno, ma meno rispetto a quelle del greggio, consentendo qualche recupero ai margini di raffinazione rispetto alla forte flessione del 2024.

I carburanti hanno rilevato dinamiche analoghe ai trend del passato, con un premio del gasolio rispetto la benzina, ad eccezione dell'inizio del periodo estivo, che ha visto avvicinarsi i due prodotti. Nell'anno i *crack spread* sono scesi meno per il gasolio, che in Europa resta il prodotto che più risente delle tensioni geopolitiche.

Di conseguenza, le economicità del 2025 hanno rilevato margini di raffinazione risultati ovunque migliori rispetto a quelli del 2024, particolarmente bassi, anche se in misura diversa fra le varie le aree.

In particolare, nel Mediterraneo nel 2025 i margini per le lavorazioni cracking dei greggi *light sweet* sono stimati dall'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) a meno di 7 dollari al barile rispetto ai 4 dollari del 2024, con un aumento del 74 per cento. Per il Nord Europa il miglioramento è stato del 55 per cento, ma i margini dell'area hanno continuato ad essere più favorevoli, risultando mediamente superiori agli 8 dollari al barile.

Il miglioramento dei margini ha dato supporto a nuovi investimenti, non solo sugli assetti impiantistici esistenti, ma anche su biocarburanti e sulle fonti energetiche rinnovabili[1]. Gli investimenti complessivi del settore petrolifero in Italia nel 2025 hanno superato 1,7 miliardi di euro rispetto agli 1,4 del 2024, con un aumento del 22 per cento. In particolare, quelli per la raffinazione sono stati 830 milioni di euro (+21,8 per cento). Di essi, circa la metà sono stati destinati al miglioramento dell'efficienza energetica e ambientale, all'ammodernamento degli impianti, al mantenimento degli standard di sicurezza ed affidabilità, all'adeguamento alla normativa IMO[2] sui bunker. Il comparto ha investito inoltre circa 460 milioni per biocarburanti, idrogeno verde e impianti rinnovabili (principalmente eolico e solare fotovoltaico).

La distribuzione carburanti

Durante l'anno è proseguito il confronto, avviato nel 2024, tra le rappresentanze del settore e il Ministero delle Imprese e del Made in Italy sullo schema di Disegno di Legge di riforma del settore della distribuzione carburanti volto a modernizzare, razionalizzare ed efficientare la rete.

[1] Vedi anche Focus "Energy Transition: investimenti e attività industriali" a pag. 42.

[2] IMO – International Maritime Organization.

La riforma, che già l'anno precedente aveva incontrato alcuni ostacoli sul tema della contrattualistica, a fine anno ha subìto una temporanea battuta d'arresto a seguito dell'avvicendamento nella carica di Sottosegretario di Stato al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, che ha visto subentrare l'On. Mara Bizzotto all'On. Massimo Bitonci.

In particolare, grazie all'intensa attività di mediazione del Ministero, le Associazioni maggiormente rappresentative dei titolari e dei gestori sono riuscite a raggiungere una sostanziale convergenza pressocché su tutte le misure contenute nel Disegno di Legge, a partire dalla qualificazione degli operatori della rete fino alla razionalizzazione e riconversione della stessa.

Permangono alcune questioni interpretative legate a disposizioni normative in materia di contratti di comodato, su cui è in corso un confronto tra le Parti.

In tale contesto, al momento non sono note le tempistiche entro cui verrà avviato l'iter parlamentare per il Disegno di Legge.

La rete autostradale è stata invece interessata da rilevanti novità. Difatti, con la pubblicazione della Sentenza n. 03254/2026 del TAR[1] del Lazio, è stato accolto il ricorso giurisdizionale presentato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) avverso il Piano di ristrutturazione delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali, di cui al Decreto Interministeriale n. 181 del 5 luglio 2024, adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Conseguentemente, sono state annullate le disposizioni recate dal Piano laddove risultanti antinomiche rispetto alla disciplina dettata dagli atti di regolazione dell'ART.

Tra queste, in particolare, si annoverano le disposizioni relative ai prezzi praticati al pubblico, ai corrispettivi, alla revisione degli adempimenti in corso di affidamento e, per taluni aspetti, alla durata degli affidamenti.

La principale criticità tuttora in essere concerne alcuni bandi predisposti dalle concessionarie autostradali, che riprendono alcuni aspetti annullati dal TAR e le cui gare sono state tuttavia già oggetto di affidamento.

Infine, con riferimento all'interoperabilità delle banche dati, prevista dal Decreto Legge n. 5/2023, convertito con modificazioni dalla Legge n. 23/2023, nel novembre 2025, sono stati ultimati gli interventi di allineamento tra Osservaprezzi e la banca dati dell'ADM[2]. È inoltre in fase di completamento l'allineamento con l'Anagrafe carburanti.

Le scorte d'obbligo

Nel 2025 le scorte Paese sono state pari a 10.363.684 tep rispetto ai 10.796.852 del 2024. Parallelamente, OCSIT[3] ha proseguito il Piano industriale per la progressiva copertura dei 30 giorni di scorte specifiche in prodotti. Le scorte detenute da OCSIT sono in aumento rispetto al biennio precedente, attestandosi a 23 giorni, con aumento rispetto al 2024, da 2.519.266 a 2.648.497 tep, dislocati sul territorio nazionale.

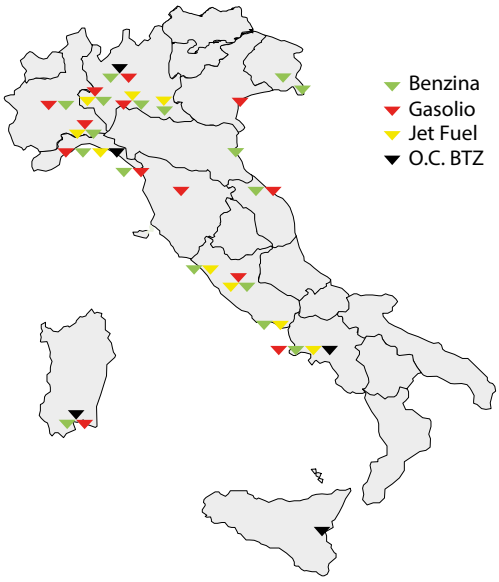
Per i soggetti obbligati diversi da OCSIT viene confermata la possibilità di detenere in altri Stati membri dell'Unione europea il 100 per cento dei propri obblighi, anche in prodotti.

[1] TAR – Tribunale Amministrativo Regionale.

[2] ADM – Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

[3] OCSIT - Organismo Centrale di Stoccaggio Italiano.

ITALIA Distribuzione scorte obbligatorie nel 2025



Fonte: AU-OCSIT, Comitato Consultivo, 15 ottobre 2025

FOCUS

Le nuove sanzioni europee alla Russia

Nel corso del 2025, e in questi primi mesi del 2026, l'Unione europea ha adottato tre ulteriori pacchetti di sanzioni nei confronti della Russia, portando complessivamente a 20 il numero dei pacchetti approvati e rafforzando progressivamente il quadro sanzionatorio già in vigore.

Diciassettesimo pacchetto di sanzioni

Con il Regolamento 2025/932 l'Unione europea ha inasprito ulteriormente le sanzioni già in essere, includendo in particolare altre navi nella cosiddetta *"flotta ombra"*, e ha prorogato l'esenzione dal tetto sui prezzi fino al 28 giugno 2026, permettendo il trasporto via nave del petrolio greggio di Sakhalin-2 verso il Giappone.

Diciottesimo pacchetto di sanzioni

Il pacchetto introduce significative novità in ambito energetico, volte a rafforzare le restrizioni sui flussi di entrate petrolifere e contrastare l'elusione delle sanzioni. In particolare, tra le misure è previsto il divieto di importazione di prodotti petroliferi raffinati ottenuti da petrolio greggio russo e provenienti da Paesi terzi; a tal fine, è richiesta una "prova" attestante il Paese di origine del petrolio greggio impiegato, salvo che il prodotto non sia importato da uno dei Paesi partner (Canada, Norvegia, Svizzera, Regno Unito e Stati Uniti) o da un Paese terzo esportatore netto di greggio nell'anno precedente. Il pacchetto prevede, inoltre, l'abbassamento del *price cap* per il petrolio greggio e l'introduzione di un meccanismo di adeguamento dinamico per mantenerne l'efficacia nel tempo, a partire dal 15 aprile 2026 e, successivamente, ogni sei mesi.
Viene altresì disposto il divieto totale di qualsiasi transazione relativa ai gasdotti Nord Stream 1 e 2, precludendone il completamento, l'esercizio o l'uso.

Diciannovesimo pacchetto di sanzioni

Il Regolamento 2025/2033 stabilisce un divieto di importazione di GNL originario o esportato dalla Russia a partire dal 25 aprile 2026 o, per i contratti a lungo termine conclusi prima del 17 giugno 2025, a partire dal 1° gennaio 2027. Il pacchetto rafforza inoltre le restrizioni su Rosneft e Gazprom Neft, estende il divieto relativo alle infrastrutture portuali e vieta la riassicurazione per le navi coinvolte nella cosidetta *"flotta ombra"*.

Ventesimo pacchetto di sanzioni

Il Regolamento 2026/506 pone la base giuridica per un futuro divieto di servizi marittimi per il petrolio greggio e i prodotti petroliferi russi, da attuare in coordinamento con il G7 e la Price Cap Coalition. Inoltre, vieta di fornire servizi alle navi che trasportano GNL e alle navi rompighiaccio russe, nonché, a partire da gennaio 2027, di fornire servizi dei terminali GNL a entità russe o a entità possedute o controllate da cittadini e operatori russi.
Il Regolamento richiama inoltre la due diligence nella vendita di navi cisterna, al fine di prevenire l'ulteriore espansione della cosidetta *"flotta ombra"*. Infine, con la Decisione (PESC) 2026/508, viene previsto un divieto di transizioni con i porti russi Murmansk e Tuapse e con il terminale petrolifero del porto di Karimun. Il pacchetto, infine, amplia i soggetti russi sanzionati, incidendo sull'intera filiera energetica (upstream e downstream).

Regolamento (UE) 2026/124, Regolamento (UE) 2026/261 e Decisione di esecuzione (UE) 2026/335

Nel primo quadrimestre di quest'anno sono state inoltre adottate ulteriori misure per rafforzare l'impianto sanzionatorio nei confronti della Russia.
In particolare, il Regolamento 2026/124 è intervenuto sul Regolamento 833/2014, aggiornando il cosiddetto "price cap" per il petrolio greggio russo acquistabile senza incorrere nei divieti di trasporto marittimo e servizi correlati, fissando il prezzo massimo a 44,1 dollari per il codice doganale 2709 00 a partire dal 1° febbraio 2026 e prevedendo un periodo transitorio con un tetto a 47,6 dollari/barile per i contratti già conformi ai livelli precedenti fino al 16 aprile 2026.
Il Regolamento 2026/261 sancisce invece un abbandono graduale delle importazioni di gas naturale russo, prevedendo, con alcune eccezioni, il divieto, a decorrere dal 18 marzo 2026, di importazione di gas naturale sia in forma gassosa che liquida originario dalla Federazione russa, anche se esportato dalla Russia indirettamente o inserito in miscele. Sempre in relazione alle importazioni di gas naturale, il Regolamento di esecuzione 2026/335 istituisce invece un elenco di Paesi terzi esentati dall'autorizzazione preventiva.

Inoltre, dando seguito alla decisione dell'11 marzo scorso con cui l'Agenzia Internazionale per l'Energia ha deciso il **destoccaggio di 400 milioni di barili di petrolio per fronteggiare la crisi del Golfo**[1], misura a cui l'Italia ha aderito e il MASE, con il Decreto del 26 marzo 2026, ha recepito a livello nazionale la riduzione delle scorte di competenza per un totale di 1.610.800 tep per il periodo 1° aprile 2026-30 giugno 2026.

Lo stesso provvedimento ha poi fornito indicazioni sul nuovo anno scorta 2026 prevedendo:

- limitatamente al periodo 1° luglio – 31 dicembre 2026, una riduzione complessiva di 1,6 milioni di tep delle scorte libere, che saranno determinate per il nuovo anno scorte, che interesserà proporzionalmente tutti i soggetti operatori, e non soltanto quelli che detengono scorte all'estero;
- che, nel medesimo periodo (1° luglio – 31 dicembre 2026), non sarà autorizzato il mantenimento di scorte libere all'estero con i seguenti prodotti: pet coke, bitumi, lubrificanti e semilavorati. Sarà quindi consentito il mantenimento di scorte libere all'estero esclusivamente coperte da benzina e gasolio, jet fuel o greggio.

L'evoluzione della logistica

Le infrastrutture logistiche costituiscono l'interfaccia tra la produzione ed il consumo di prodotti petroliferi e chimici e di combustibili rinnovabili sostenibili (biocarburanti, carburanti sintetici, *recycled carbon fuels*), rivestendo quindi un ruolo strategico ai fini della sicurezza energetica e della fornitura di materie prime per l'industria del Paese.

Un settore al centro di un importante processo di evoluzione legato alla necessità di ottemperare agli impegni europei in materia di decarbonizzazione dell'economia, che non potranno prescindere dal contributo di tutti i combustibili e vettori energetici per garantire nei prossimi decenni la mobilità di merci e persone in modo sempre più sicuro e sostenibile.

Già oggi diversi prodotti per il settore dei trasporti si sono evoluti verso prodotti a minore impatto ambientale e questa tendenza continuerà con l'aumento della diffusione di carburanti alternativi.

Un esempio è sicuramente quello dei Sustai-

[1] Vedi capitolo "Il mercato internazionale" a pag. 1.

nable Aviation Fuel (SAF), per i quali le infrastrutture logistiche sono del tutto analoghe a quelle dei prodotti avio tradizionali, come prova il Regolamento ReFuel Aviation (2023/2405/UE), che non richiede modifiche sostanziali all'infrastruttura logistica[1]. In questo **scenario evolutivo verso una sempre maggior diversificazione dei combustibili sul mercato**, che interesserà necessariamente anche gli operatori della logistica, Unem è impegnata in un lavoro di costante monitoraggio della legislazione nazionale, europea e internazionale di diretto interesse per il settore, affiancando le Aziende nella sua attuazione.

Questa attività è svolta anche nell'ambito della **Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)**, di cui Unem fa parte insieme alle rappresentanze di altri Paesi membri, come Spagna, Portogallo, Belgio, Regno Unito, Francia, Germania, Olanda, Turchia, Svezia, Danimarca e Polonia.

In particolare, nel 2025 l'attività di FETSA è stata orientata a seguire i seguenti temi:

- pacchetto Omnibus sulla semplificazione[2] e il Clean Industrial Deal;
- pacchetto *Mobility Military* della Commissione europea, composto da una proposta di Regolamento sul trasporto militare transfrontaliero e da una Comunicazione congiunta che definisce il quadro strategico e operativo più ampio. Il pacchetto mira a semplificare le autorizzazioni e le procedure; potenziare le infrastrutture a duplice uso (civile-militare); istituire un Meccanismo di emergenza per la mobilità militare (EMERS);
- proposta di accordo tra Consiglio europeo e Parlamento europeo sul *2040 Climate Targets* che introduce un obiettivo vincolante per il 2040 di riduzione del 90 per cento delle emissioni nette di gas serra rispetto ai livelli del 1990;
- revisione del Regolamento europeo *CO_2 emission standards for cars and vans* che introduce un obiettivo di riduzione del 90 per cento delle emissioni di CO_2 allo scarico (*tailpipe*) per i nuovi veicoli leggeri (LDV[3]), combinato con un meccanismo di crediti di conformità per la quota residua è sicuramente positiva.

A livello nazionale, l'attività di Unem a sostegno delle Aziende attive nella logistica ha riguardato alcuni temi emergenti[4], tra cui:

- la rilevazione annuale delle **strutture di logistica petrolifera sulla Piattaforma PDC-Oil[5]**, presso il Gestore dei Mercati Energetici;
- la **digitalizzazione della filiera**, con l'avvio della sperimentazione per smaterializzare gli scontrini relativi agli scarichi di carburanti presso i punti vendita stradali;
- la tematica del **punto di infiammabilità**, con il prelevamento e modalità di analisi dei campioni di gasolio per uso di carburazione;
- il **RENTRI** - Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti;
- la Direttiva NIS2 sulla **sicurezza informatica** e la Direttiva CER[6] sulla **resilienza delle infrastrutture critiche**;
- la formazione trimestrale relativamente alla **Direttiva Seveso** e agli **adempimenti RLSA[7]**;
- le **nuove classificazioni CLP[8]** dei prodotti petroliferi e combustibili rinnovabili

1 Vedi anche "Il ReFuel Aviation" a pag. 62.

2 Vedi anche approfondimento "Pacchetto Omnibus sulla semplificazione" a pag. 66.

3 LDV – Light Duty Vehicles.

4 Per gli approfondimenti sulle tematiche elencate vedi i relativi capitoli in "Aspetti doganali e fiscali" da pag. 53 e "I prodotti energetici e l'ambiente" da pag. 61.

5 PDC-Oil - Piattaforma di rilevazione della capacità di stoccaggio e di transito di oli minerali.

6 Direttiva CER (Critical Entities Resilience - UE 2022/2557) rappresenta il nuovo quadro normativo europeo, operativo dal 18 ottobre 2024 (recepito in Italia), volto a rafforzare la resilienza delle infrastrutture critiche contro minacce naturali, atti terroristici, incidenti o sabotaggi.

7 RLSA - Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e l'Ambiente.

8 CLP - Classification, Labelling and Packaging. Regolamento CLP (CE n. 1272/2008) è la normativa dell'Unione europea che uniforma la classificazione, l'etichettatura e l'imballaggio di sostanze e miscele chimiche, allineandosi al sistema mondiale armonizzato GHS dell'ONU.

sostenibili, in particolare la classificazione del gasolio come sostanza tossica per la riproduzione H360 DF;

- il **recepimento della Direttiva RED III in materia di biocarburanti**, con riferimento, alle criticità sugli obblighi di miscelazioni nelle benzine e al contrasto dell'illegalità;
- la **normativa fiscale** con la revisione dei codici doganali unionali e con l'attuazione della delega per la revisione del Testo Unico delle Accise.

La sicurezza fisica *(security)* della rete carburanti

Il quadro dei reati predatori ai danni dei punti vendita carburanti nel 2025 è stato caratterizzato da un'inversione di tendenza, segnando un aumento, seppur contenuto, dei furti di contanti dagli accettatori di banconote (OPT). L'Indice di rischio (IR) delle Aziende associate Unem è passato da 1,3 del 2024 a 1,4 nel 2025, con un numero di attacchi complessivi che è salito da 79 a 84. Restano prevalenti i furti (57 per cento) rispetto ai tentati furti (43 per cento), con una concentrazione maggiore degli eventi nella prima parte dell'anno (in particolare nei mesi aprile-giugno).

A livello territoriale il fenomeno è distribuito su 8 Regioni che sono poco sopra la media, mentre escono le Regioni del sud, in particolare la Puglia storicamente sempre presente nelle statistiche[1].

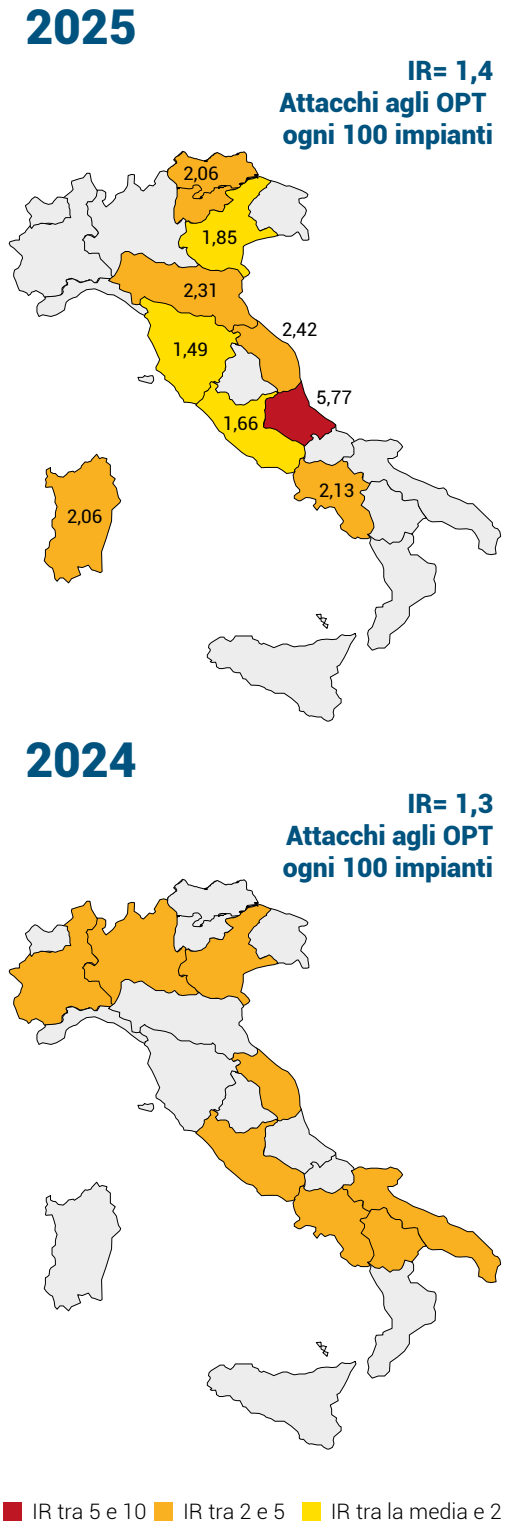
In questo contesto Unem continua la stretta collaborazione con il Ministero dell'Interno (Direzione Centrale Polizia Criminale – Servizio Analisi Criminale, SAC) per fornire alle Istituzioni continui aggiornamenti sugli eventi criminosi e con OSSIF[2] per condividere l'approccio proattivo di prevenzione e mitigazione con gli altri settori esposti alle attività predatorie.

Attività che si è sostanziata anche nella pubblicazione dell'edizione 2025 della guida "Antirapina. Guida alla sicurezza per gli

[1] Vedi Infografica Rapporto OSSIF a pag. 34.

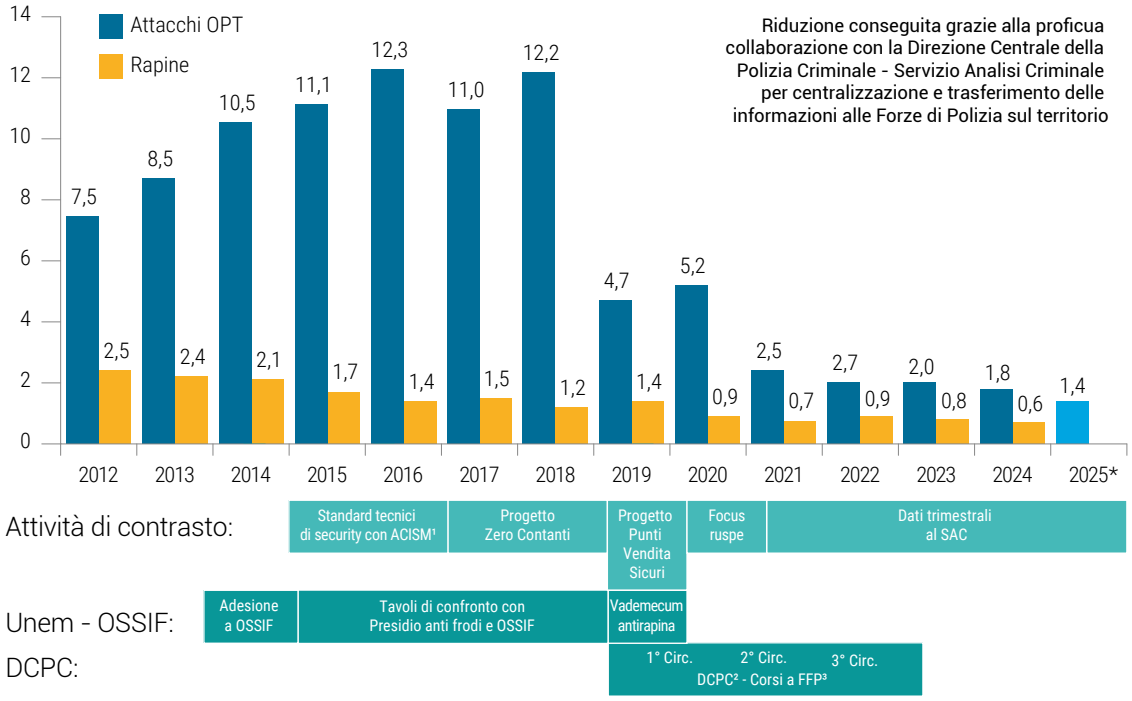
[2] OSSIF - Centro di Ricerca dell'ABI sulla Sicurezza Anticrimine.

ITALIA Evoluzione dell'indice di rischio territoriale furti agli accettatori di banconote *(2024-2025)*



Indice di rischio (IR): attacchi ogni 100 impianti.

ITALIA Evoluzione di rapine e furti agli accettatori di banconote nei Punti Vendita Carburanti, azioni di prevenzione e contrasto.
Indice di rischio *(attacchi ogni 100 impianti)*



¹ ACISM: Associazione Costruttori Italiani Strumenti di Misura
² DCPC: Direzione Centrale di Polizia Criminale - Dip. Pub. Sicurezza Ministero Interno
³ FFP: Forze di Polizia (Arma, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Polizia Penitenziaria)
* Dato Associate Unem

Fonte: Dati da Rapporto OSSIF 2025 su associate Unem

operatori di sportello" di ABI, a cui Unem ha contributo con un focus sulla rete carburanti in quanto uno dei settori presenti in OSSIF esposti alla criminalità predatoria.

La sicurezza fisica *(security)* della rete di oleodotti

Nel 2025 il numero di attacchi agli oleodotti delle Associate Unem è rimasto sostanzialmente invariati rispetto al 2024 (soli 2 attacchi), a conferma del trend degli ultimi anni dovuto all'azione del Ministero dell'Interno e di Unem, che hanno continuato a lavorare congiuntamente per una pronta condivisione delle informazioni grazie al Portale SAO (Segnalazione attacchi oleodotti), che fornisce ai titolari delle infrastrutture un alert georeferenziato in caso di attacchi, e alle Forze dell'Ordine di verificare potenziali collegamenti tra i casi.

La Direttiva NIS2 sulla sicurezza informatica

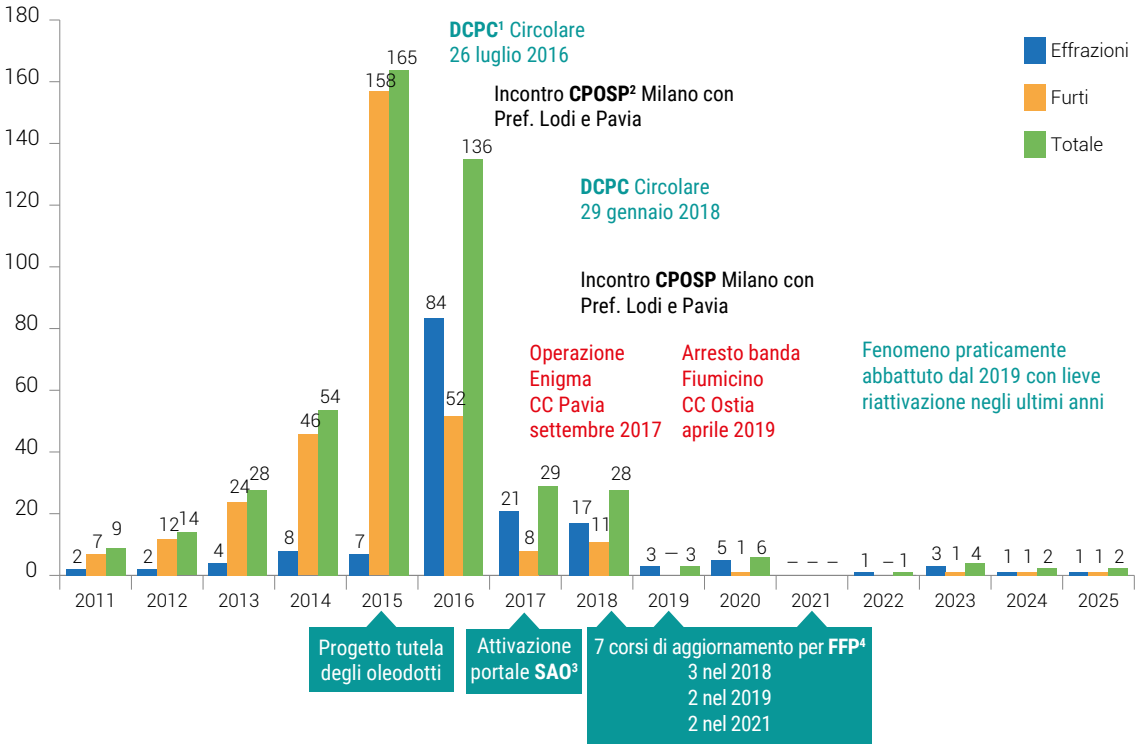
Il 2025 ha visto Unem e le Aziende associate impegnate nell'attuazione della Direttiva NIS2[1] che mira a garantire l'aumento del livello di sicurezza informatica del Paese, in coordinamento con gli altri Stati membri dell'Unione europea. Un percorso regolatorio complesso, caratterizzato da scadenze ravvicinate, nuovi obblighi informativi e una forte pressione sulla conformità *cyber* delle imprese energetiche.

Lo sviluppo del tema parte dall'obbligo di registrazione dei soggetti NIS e prosegue con l'aggiornamento annuale dei dati sulla piattaforma ACN[2], per arrivare alla revisione

[1] Direttiva (UE) 2022/2555 Network and Information Security Directive recepita con il Decreto Legislativo 4 settembre 2024, n. 138.

[2] Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale.

ITALIA Attacchi agli oledotti: serie storica 2011-2025 e azioni in campo



[1] DCPC: Direzione Centrale di Polizia Criminale - Dip. Pub. Sicurezza MInistero Interno.
[2] CPOSP: Comitato Provinciale Ordine e Sicurezza Pubblica.
[3] SAO: Segnalazione Attacchi Oleodotti.
[4] FFP: Forze di Polizia (Arma, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Polizia Penitenziaria).

Fonte: Portale Unem SAO - Segnalazione Attacchi Oleodotti

del modello di categorizzazione presentato dal MASE per classificare soggetti essenziali e importanti.

Le difficoltà operative — in particolare, problemi di accesso alla piattaforma, gestione delle credenziali per i membri extra Unione europea dei Consigli di Amministrazione e ritardo delle specifiche tecniche — sono state puntualmente seguite da Unem con incontri tecnici mensili, che hanno permesso alle Associate di completare correttamente gli adempimenti nonostante i malfunzionamenti del sistema.

L'impegno dell'Associazione è quindi duplice: tecnico-operativo e istituzionale, con l'obiettivo di garantire una transizione ordinata verso il nuovo regime di sicurezza cibernetica.

Direttiva CER – Critical Entities Resilience

La Direttiva CER[1], in sinergia con la NIS2, punta a rafforzare la sicurezza fisica e la resilienza delle infrastrutture critiche europee contro minacce naturali, fisiche, informatiche o terroristiche. Sostituisce la Direttiva 114/08 e si applica a settori essenziali (energia, trasporti, finanza, salute, digitale). Rappresenta un'evoluzione significativa rispetto alla precedente normativa sulle infrastrutture critiche, ampliando il perimetro dei settori coinvolti (dai precedenti 2 settori si è passati a ben 11 comparti, incluso il settore petrolifero) e introducendo un approccio più integrato. A differenza della NIS2, la CER non prevede soglie dimensionali, rendendo potenzialmente più ampio il numero di soggetti coinvolti ed è in fase di attuazione.

[1] Direttiva CER (Critical Entities Resilience) 2022/2557 recepita con il Decreto Legislativo n. 134/2024.

OSSIF IL RAPPORTO INTERSETTORIALE 2025

Il Rapporto Intersettoriale 2025 sulla Criminalità Predatoria è realizzato da OSSIF, dal Servizio Analisi Criminale del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno e dalle rappresentanze dei settori esposti alla criminalità predatoria, tra cui Unem.

Dal Rapporto sui dati del 2024 emerge un ulteriore aumento delle rapine e dei furti

RAPINE

28.709

+2,3%

rispetto al 2023

FURTI

1.054.599

+3,3%

rispetto al 2023

RAPINE

Settori più colpiti
(Peso % nel 2024)

in pubblica via	esercizi commerciali	abitazioni
57,6%	14,5%	6,6%

Dinamiche più rilevanti
(Variazione % verso 2023)

banche	distributori di carburante	farmacie
-36,3%	-28,6%	-19,9%

FURTI

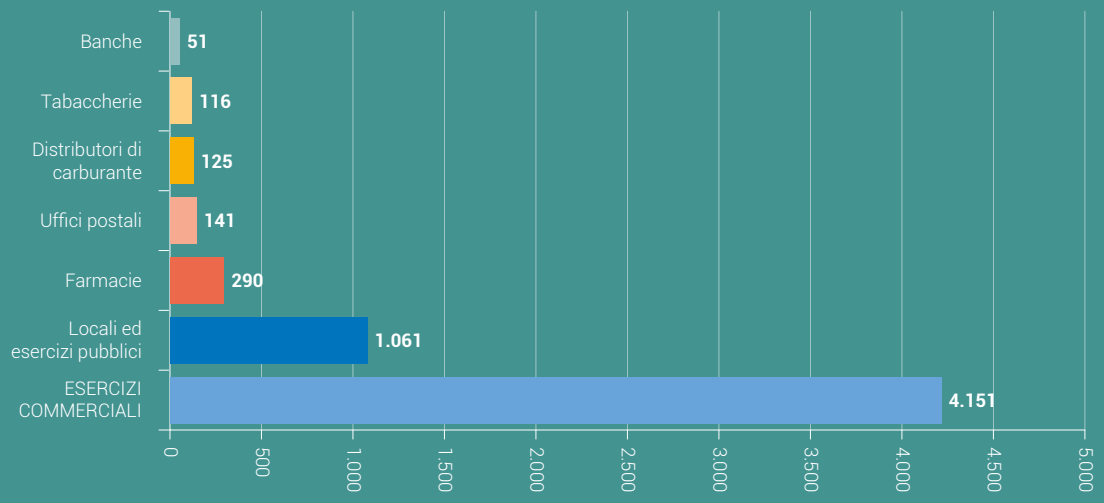
Tipologie più diffuse
(Peso % nel 2024)

abitazioni	con destrezza	autovetture
14,8%	13,4%	9,8%

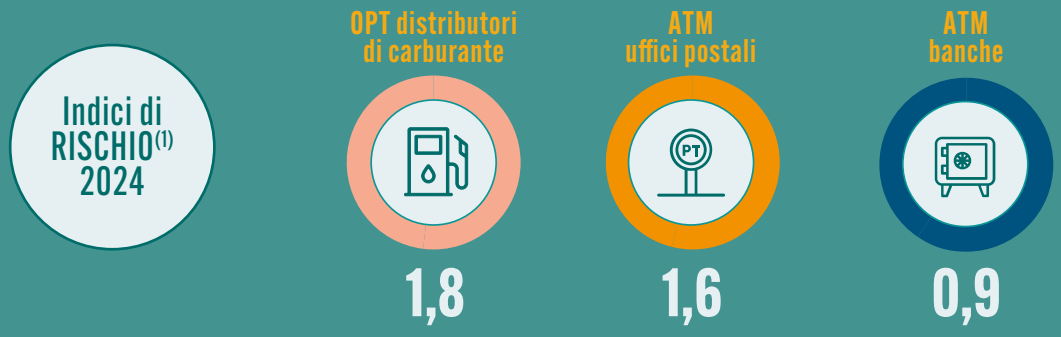
[1] OSSIF – Centro di Ricerca dell'Associazione Bancaria Italiana (ABI) sulla Sicurezza Anticrimine.

Confronto intersettoriale

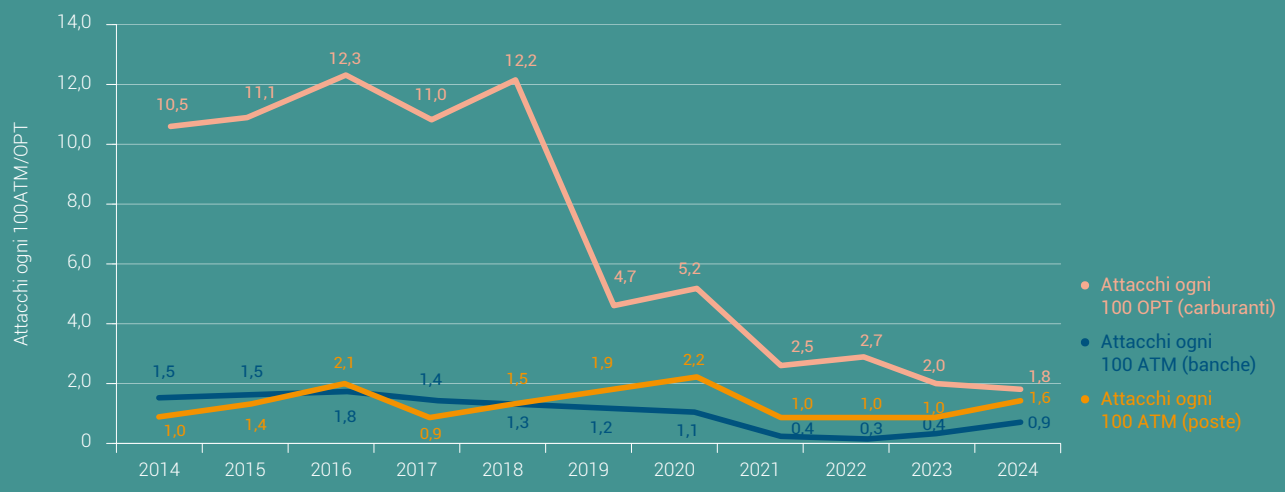
RAPINE



Attacchi a distributori automatici (ATM, OPT)



ITALIA Attacchi agli ATM e agli OPT per categoria. Anni 2014-2024



(1) Calcolato come n°attacchi ATM-OPT/100 esercizi.

Fonte: Elaborazioni su dati OSSIF, Poste Italiane, Unem e Italiana Petroli

FOCUS

Bioraffinazione

Enilive, la società di Eni dedicata alla mobilità sostenibile, prosegue le sue attività in linea con l'obiettivo strategico di triplicare l'attuale capacità produttiva di biocarburanti (1,6 milioni di tonnellate l'anno) a 5 milioni di tonnellate entro il 2030. La società ha altresì un target di opzionalità di produzione SAF (Sustainable Aviation Fuel) di almeno 2 milioni entro il 2030.

Attualmente la produzione di biocarburanti avviene nelle bioraffinerie Enilive di Venezia (sito attualmente in espansione e trasformazione per realizzazione di opzionalità SAF) e di Gela, oltre che nella bioraffineria St. Bernard Renewables LLC (*joint venture* partecipata al 50 per cento) in Louisiana (Stati Uniti).

A queste si aggiungeranno la terza bioraffineria in Italia a **Livorno**, in fase di completamento (fine 2026), una quarta in Italia, in Sicilia a **Priolo**, che verrà realizzata insieme a **Q8**, e in Lombardia un impianto per la produzione di biocarburanti che si aggiungerà alla raffineria tradizionale a **Sannazzaro**. Questi ultimi due siti (Priolo e Sannazzaro) saranno completati entro il 2028. Sono inoltre attualmente in costruzione le due bioraffinerie in **Corea del Sud** e in **Malesia**, previste in esercizio rispettivamente nel 2027 e 2028**.**

Bioraffineria Livorno

Il progetto di **conversione della raffineria Eni di Livorno in bioraffineria** prevede la costruzione, nel sito della raffineria esistente, di nuovi impianti per la produzione di biocarburanti idrogenati, in particolare, saranno realizzati oltre all'impianto Ecofining™, un'unità per il pretrattamento delle biomasse e un impianto per la produzione di idrogeno. La capacità di lavorazione sarà pari a 500mila tonnellate/anno.

Eni Industrial Evolution (EIE), a cui fa capo la raf-

Bioraffinerie Enilive – Progetti di sviluppo delle capacità nel breve termine

Fonte: ENI, Capital Market Update, 19 marzo, 2026

fineria, ha presentato ad aprile scorso al MASE una variante al progetto, autorizzato a settembre 2024, che esclude la sezione di frazionamento biojet e del relativo camino E31; verranno inoltre poste in conservazione e messe fuori servizio la sezione lubrificanti e, per la centrale termoelettrica, l'unità turbogas TG5 e l'annessa caldaia E. L'assetto *post operam*, a valle della modifica, prevede ora la sezione carburanti (ciclo Benzine), che potrà trattare sia benzine di origine fossile che di origine bio, la sezione di bioraffinazione, che produrrà HVO diesel[1], HVO nafta e bio-Gpl, le attività di stoccaggio e movimentazione carburanti e combustibili, quelle di *blender* oli e, per la centrale termoelettrica, la caldaia C e il gruppo TG4/caldaia D.

Bioraffineria Priolo

Ad ottobre 2025, **Eni** ha avviato l'iter autorizzativo per la Valutazione di Impatto Ambientale per la **trasformazione del sito industriale di Priolo**, per la realizzazione di

- **una bioraffineria** e
- **un impianto di riciclo chimico delle plastiche** con tecnologia Hoop® di Versalis.

Il progetto, realizzato in *joint venture* con **Q8 Italia** come annunciato a febbraio scorso, prevede l'utilizzo dell'area, attualmente occupata dall'impianto etilene di Versalis che sarà gradualmente smantellato, e di un'area limitrofa attualmente occupata da strutture di servizio allo stabilimento. La nuova bioraffineria avrà una capacità di lavorazione di 500mila tonnellate/anno e sarà alimentata prevalentemente da residui e scarti di origine vegetale, grassi animali e oli vegetali. Verranno realizzati, oltre all'impianto Ecofining™, un'unità per il pretrattamento delle biomasse e un impianto per la produzione di idrogeno.

Dopo quella a Gela attiva dal 2019, **la bioraffineria a Priolo sarà la seconda in Sicilia** e produrrà biocarburanti HVO diesel per il trasporto stradale, marino e ferroviario e SAF-biojet per il settore aereo. Il termine dei lavori è previsto entro il 2028.

L'impianto Versalis Hoop® verrà sviluppato sulla base della tecnologia proprietaria della società chimica di Eni per il cosiddetto '*riciclo chimico*', tramite pirolisi di rifiuti in plastica mista da imballaggio. Avrà una capacità produttiva di 40mila tonnellate/anno e una produzione stimata di circa 32 mila tonnellate/anno di olio da pirolisi[2].

Bioraffineria Sannazzaro

Ad aprile 2026, Eni ha siglato con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) un finanziamento da 500 milioni di euro a 15 anni, analogamente a quanto fatto già per la conversione della raffineria di Livorno, per la trasformazione di alcune unità della **raffineria Eni di Sannazzaro de' Burgondi (Pavia) in bioraffineria**.

Il progetto prevede la conversione dell'impianto Hydrocracker (HDC2) mediante la tecnologia proprietaria Ecofining™ e la costruzione di un impianto per il pretrattamento degli scarti come oli esausti da cucina e grassi animali, nonché residui dell'industria agroalimentare, che sono la

[1] L'HVO (olio vegetale idrogenato) è un biocarburante da materie prime rinnovabili, come gli oli da cottura e residui dell'industria agroalimentare, è utilizzabile anche in purezza dalle motorizzazioni validate ed è già distribuito in oltre 1600 stazioni di servizio Enilive in Europa. Consente un risparmio emissivo (cosiddetto GHG saving) fino al 90 per cento rispetto ai carburanti fossili di riferimento (es. diesel) secondo i criteri e le metodologie armonizzati in ambito EU27.

[2] A giugno dell'anno scorso è stato avviato nello stabilimento Versalis di Mantova l'impianto demo di Hoop®, e quello di Priolo sarà il primo di taglia industriale. Grazie a questa tecnologia, complementare al riciclo meccanico, si possono trasformare rifiuti in plastica mista in materia prima con la quale si possono realizzare nuovi prodotti plastici idonei a ogni applicazione, comprese quelle per il contatto con gli alimenti e per l'imballaggio farmaceutico.
Hoop® ha origine da un progetto congiunto con la società italiana di ingegneria SRS (Servizi di Ricerche e Sviluppo) poi lo sviluppo di questa tecnologia innovativa con i massimi livelli di resa nel recupero di materia e un'alta flessibilità rispetto alla carica alimentata.

carica prevalente con cui Enilive produce i biocarburanti HVO.

L'impianto di Sannazzaro avvierà la produzione di biocarburanti HVO diesel per il trasporto stradale, marino e ferroviario e SAF-biojet per l'aviazione dal 2028, e avrà una capacità di lavorazione di circa 550mila tonnellate/anno.

Investimenti Eni nelle Bioraffinerie di Gela e Venezia e all'estero

In base ai risultati finanziari del primo trimestre 2026, Eni ha raddoppiato gli investimenti destinati alle bioraffinerie.

Gli investimenti tecnici per la controllata Enilive sono passati da 33 a 63 milioni di euro (+91%) e l'incremento è attribuito ai progetti di bioraffinazione presso i siti di Venezia e Gela.

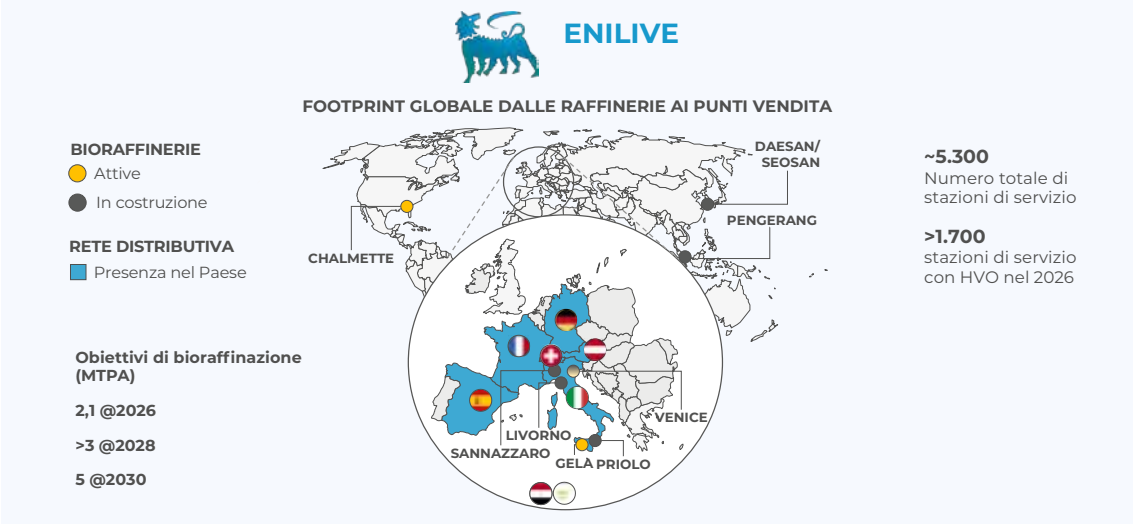
Nella **Bioraffineria di Venezia**, a Porto Marghera, i progetti prevedono un suo potenziamento, sia per la produzione di biocarburante sostenibile per l'aviazione (SAF) che per l'incremento di capacità dell'impianto, dalle attuali 400mila tonnellate/anno a circa 600mila. Entrambi i progetti saranno completati entro la fine del 2027.

Nella **Bioraffineria di Gela** (736 mila tonnellate/anno di capacità) proseguono le attività di **Eni Rewind** per la riqualificazione del territorio, per rendere il sito un modello di trasformazione industriale attento all'ambiente, dove innovazione e sicurezza convivono con il recupero del patrimonio territoriale.

Dopo la chiusura del petrolchimico nel 2014 e la demolizione delle ciminiere storiche, l'impianto ha progressivamente orientato le sue attività verso la bonifica e la riqualificazione del territorio, adottando soluzioni innovative e sostenibili. Nel quadro dei protocolli d'intesa per l'area di Gela, sottoscritti nel 2014 e successivamente nel 2019, Eni Rewind è attualmente impegnata in tutta una serie di attività di bonifica anche nella demolizione di impianti connessi al ciclo di raffinazione tradizionale di proprietà della Bioraffineria.

Infine, sul **fronte estero**, sono in fase di costruzione impianti in **Malesia** (**Pengerang**, 650 mila tonnellate, in *joint venture* con Petronas ed Euglena) e in **Corea del Sud** (**Daesan Seosan**, 400 mila tonnellate, in *joint venture* con LG Chem).

Enilive – Bioraffinerie e presenza nella rete distributiva al 2030



Fonte: ENI, Capital Market Update, 19 marzo, 2026

FOCUS

Award e riconoscimenti

Anche nel 2025, la filiera delle industrie della mobilità ha continuato a confermarsi un comparto di eccellenza.

Fra i **recenti anniversari**, che testimoniano la continuità della presenza di imprese, che sono nella storia del tessuto industriale italiano, ricordiamo nel 2025:

- i 60 anni di attività **Eni** nel sito industriale di **Gela**, passato da Petrolchimico a Bioraffineria;
- i 30 anni di quotazione alla Borsa di New York di **Eni**;
- il 21 maggio 2025 **Shell** ha celebrato 75 anni di collaborazione con Scuderia Ferrari HP. Una *partnership* storica che ha contribuito all'evoluzione delle tecnologie nei carburanti e nei lubrificanti.

Fra le **onorificenze** che sono state conseguite da parte di esponenti di spicco delle nostre Associate ricordiamo:

- nel 2025 il conferimento da parte del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella del titolo di merito di **Cavaliere del Lavoro** all'Amministratore delegato di **Eni**, Claudio Descalzi;
- nel 2026 sempre a Claudio Descalzi è stato assegnato anche il **Premio Leonardo 2026**, "per le sue capacità di guidare **Eni** attraverso le trasformazioni del settore energetico".

Infine, a maggio 2026, si celebrano i 100 anni della nascita dell'**Agip**.

Q8 Italia ha ottenuto diversi **riconoscimenti** che testimoniano il suo impegno nel creare un ambiente di lavoro responsabile, equo e attento alle persone.

Tra questi, spicca la **certificazione Top Employer 2026**, rilasciata dal Top Employers Institute, che viene assegnata alle aziende che si distinguono per l'eccellenza nelle pratiche di gestione delle risorse umane, con particolare attenzione allo sviluppo professionale, al welfare, alla cultura aziendale e al benessere dei dipendenti.

A questo si aggiunge la **certificazione per la parità di genere (UNI/PdR 125:2022),** prevista dal PNRR, che attesta l'adozione da parte dell'azienda di politiche concrete volte a garantire equità tra uomini e donne, promuovendo pari opportunità di carriera, una retribuzione equa e un ambiente di lavoro inclusivo.

Infine, Q8 ha ottenuto anche l'**Asse.Co. (Asseverazione di Conformità dei Rapporti di Lavoro)**, un riconoscimento promosso dal Consiglio Nazionale dei Consulenti del Lavoro che certifica la piena regolarità dell'azienda sotto il profilo contributivo e normativo nella gestione dei rapporti di lavoro.

Sonatrach Raffineria Italiana prosegue, nell'ambito degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il proprio percorso di rafforzamento dell'aspetto sociale con l'ottenimento a inizio 2026 della **certificazione sulla parità di genere PDR125**; ciò a conferma dell'impegno da sempre applicato per la promozione di un ambiente di lavoro equo e inclusivo.

Tale risultato è stato valorizzato in fase di aggiornamento del Sustainability Impact Rating™, basato su standard internazionali SASB, con un sensibile miglioramento dello *score* in materia Social grazie anche ad ulteriori iniziative intraprese per la valorizzazione del capitale umano.

FOCUS

Evoluzione assetti di mercato

Durante il 2025 e nei primi mesi dell'anno in corso la filiera industriale italiana è stata interessata da modifiche negli assetti societari, con operazioni che denotano interesse e vitalità di un settore che si evolve verso la sostenibilità ambientale, garantendo in primo luogo la sicurezza energetica al Paese.

Al momento della redazione di questa Relazione, sono ancora in corso le cessioni di due dei più importanti asset italiani del downstream: la **Raffineria ISAB** di Priolo Gargallo (Siracusa) e l'**Italiana Petroli (IP – ex Gruppo API).**

- **ISAB**, Ludoil Capital Srl, società controllata interamente dalla *holding* Ludoil Energy SpA, ("Ludoil" o il "Gruppo"), ha sottoscritto un Sale and Purchase Agreement ("SPA") con GOI Energy Srl per l'acquisizione della partecipazione detenuta da quest'ultima nel capitale sociale di ISAB Srl ("ISAB"), società proprietaria della raffineria di Priolo Gargallo e delle infrastrutture industriali, logistiche ed energetiche ad essa afferenti. L'operazione prevede una struttura articolata in due fasi, la prima delle quali relativa al 51 per cento delle quote e subordinata, tra l'altro, al positivo esito del procedimento di notifica da avviarsi dinanzi al Governo italiano, ai sensi della normativa sui poteri speciali in materia di attività di rilevanza strategica nazionale (Decreto Legge n. 21/2012, cosiddetto *Golden Power*), nonché all'ottenimento delle autorizzazioni Antitrust e regolatorie applicabili.
- Nel caso dell'**Italiana Petroli**, la transazione è sostanzialmente quasi chiusa. L'operazione, che coinvolge raffinerie di Falconara Marittima (Ancona) e Trecate (Novara), prevede la cessione del 99,82 per cento a SOCAR (compagnia statale dell'Azerbaijan). L'accordo fra le due società è stato firmato a settembre 2025 ed il *closing* è atteso a breve, subordinato all'ottenimento delle diverse autorizzazioni richieste. Si tratta di una significativa riorganizzazione del downstream italiano, con il passaggio a un importante gruppo di un Paese produttore.

Nell'ambito delle società facenti parte del **Modello Satellitare di Eni** si segnala che:

dal 1° gennaio 2026 il ramo di azienda dell'unità di business **Refining Evolution & Transformation** è stato conferito alla nuova società **Eni Industrial Evolution SpA (EIE)**, che ha l'obiettivo di assicurare la gestione degli asset tradizionali (raffinerie e depositi) in Europa e Medio Oriente e di consolidare il percorso di trasformazione industriale, anche in ottica di economia circolare, attraverso lo sviluppo di nuove filiere industriali.

Il perimetro di **Eni Industrial Evolution** in Italia comprende le raffinerie di Sannazzaro de' Burgondi (Pavia) e di Taranto, la partecipazione nella *joint venture* della Raffineria di Milazzo e la raffineria di Livorno, lo stabilimento di Robassomero, il Centro Ricerche Sud di San Filippo del Mela, gli asset di logistica primaria, ovvero i depositi e oleodotti, e le partecipazioni in Ecofuel SpA e Costiero Gas Livorno SpA.

L'operazione societaria mira a sviluppare nuove filiere nell'ambito della trasformazione industriale, valorizzando le competenze delle persone e le tecnologie maturate nelle attività di downstream, per garantirne un futuro all'insegna della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Alla fine del 2025 **Eni** ha inoltre finalizzato

l'operazione con la **Global Infrastructure Partners** (GIP), investitore globale leader nel settore delle infrastrutture che fa parte di BlackRock, per la cessione di una partecipazione pari al 49,99 per cento in **Eni CCUS Holding**, società leader globale nel settore della CCS (Carbon Capture and Storage).

Con tale operazione **Eni** e **GIP** detengono congiuntamente il controllo della società che, attraverso le proprie controllate, opera i progetti nel Regno Unito di Liverpool Bay e Bacton, oltre al progetto L10-CCS in Olanda. La società ha, inoltre, il diritto di acquisire il 50 per cento detenuto da **Eni** del progetto CCS Ravenna in Italia e potrà includere altri potenziali progetti in una più ampia piattaforma di iniziative Carbon Capture Utilization and Storage (CCUS) nel medio-lungo termine.

Sempre a fine 2025, **Eni** ha firmato un accordo vincolante con la società malese **PETRONAS** per costituire una società indipendente a partecipazione paritetica ("NewCo"), attraverso l'integrazione dei rispettivi asset *upstream* in Indonesia e Malesia. L'intesa, che ha ricevuto il via libera a gennaio di quest'anno dalla Direzione concorrenza della Commissione europea, gestirà 19 asset, di cui 14 in Indonesia e 5 in Malesia.

La NewCo si chiamerà Searah e opererà con un piano di investimenti superiore a 15 miliardi di dollari nei prossimi cinque anni. Questo piano sosterrà lo sviluppo di almeno otto nuovi progetti e la perforazione di 15 pozzi esplorativi, con l'obiettivo di mettere in produzione circa 3 miliardi di barili di olio equivalente (boe) di riserve già scoperte. Searah punta, inoltre, a valorizzare un potenziale esplorativo stimato in circa 10 miliardi di boe a basso rischio.

Searah integrerà un portafoglio rilevante di asset a gas in produzione e in sviluppo tra Indonesia e Malesia, partendo da una base produttiva iniziale superiore a 300 mila barili di olio equivalente al giorno, con l'obiettivo di crescere nel medio termine fino a superare 500 mila barili di olio equivalente al giorno di produzione sostenibile.

Sempre con riferimento alle attività del Gruppo Eni in Malesia, nel 2024, è stata creata la società Pengerang Biorefinery, *joint venture* tra **Enilive**, **PETRONAS** e **Euglena** per la costruzione di una bioraffineria a Pengerang, il cui avvio dei lavori è avvenuto nel 2025, che avrà una capacità di lavorazione di materie prime rinnovabili fino a 650 mila tonnellate l'anno per la produzione di SAF, HVO e bionafta. Analogamente, sempre nel 2024, Enilive ha costituito con **LG Chem** la società LG Eni Biorefining per la realizzazione e gestione di una nuova bioraffineria in Corea del Sud, da integrare nell'attuale sito petrolchimico di LG Chem a Daesan.

Nel mercato dei lubrificanti si è registrato un importante cambio societario con la vendita da parte della **BP** della controllata **Castrol**, che aveva acquistato nel 2000. L'operazione, annunciata a fine 2025, vede il trasferimento alla società di investimento americana Stonepeak del 65 per cento del capitale di Castrol, marchio storico e leader di mercato, con 126 anni di esperienza e un portafoglio prodotti differenziato.

Al completamento della transazione, previsto entro la fine del 2026, BP costituirà una nuova *joint venture* con Stonepeak, nella quale avrà il 35 per cento di quota di partecipazione, che potrà essere ceduta solo dopo un periodo di due anni.

L'operazione, che ha un valore superiore ai 10 miliardi di dollari, è conseguente alla decisione di revisione strategica per la BP, che mira a semplificare il downstream, concentrandolo sui business integrati principali. Con questa vendita BP ha completato oltre metà del piano di dismissioni da 20 miliardi di dollari che aveva annunciato nel corso dell'anno.

Energy Transition: investimenti e attività industriali

Investimenti

Nel biennio 2025-2026, il **Gruppo Q8** ha rafforzato la propria strategia di trasformazione da operatore petrolifero tradizionale a *player multi-energy*, concentrando gli investimenti su:

- biocarburanti avanzati[1];
- bonifiche e rigenerazione industriale;
- infrastrutture energetiche resilienti;
- mobilità sostenibile ed elettrica;
- filiera del biometano.

Nell'ambito del piano pluriennale di rigenerazione di asset storici Q8, vi è la **bonifica dell'hub di Napoli Est**. Gli interventi di bonifica riguardano un'area di 38 ettari nel SIN di Napoli Orientale.

In riferimento alla rete *multi-energy* e alla mobilità elettrica, fra il 2025 e il 2026 Q8 ha investito in oltre 170 stazioni con colonnine EV; oltre 300 punti vendita con fotovoltaico; 2,6 milioni di kWh erogati in ricariche EV annue, infine nella diffusione del Q8 HVO nella rete stradale e nelle flotte.

Nel corso del 2025 la **Raffineria di Milazzo**, *joint venture* Eni e Q8 Italia, ha confermato un piano di investimenti superiore a 95 milioni di euro, presentato ufficialmente alla Camera di Commercio di Messina. L'obiettivo dichiarato è rafforzare competitività e resilienza in uno scenario internazionale complesso, caratterizzato da instabilità geopolitica e riduzione dei margini di raffinazione.

Fra le principali aree di intervento perseguite nel 2025, vi sono la sicurezza e affidabilità degli impianti, per consolidare elevati standard operativi; efficienza energetica e decarbonizzazione, considerate parte integrante del piano industriale; infrastrutture elettriche, con investimenti per aumentarne flessibilità e resilienza; logistica, con il potenziamento di pontili e del parco serbatoi, ritenuti strategici per adattarsi all'evoluzione della domanda futura; infine il fotovoltaico, con lo sviluppo di più parchi solari, alcuni già in fase di realizzazione.

Tra i progetti di maggiore rilievo:

- ✓ la realizzazione di un **parco fotovoltaico** da circa 30 MW, in costruzione su 40 ettari;
- ✓ il recupero di **idrogeno** da correnti di processo e sviluppo di progetti legati all'idrogeno e ai biocarburanti (***co-processing***);
- ✓ la **digitalizzazione** e intelligenza artificiale, a supporto degli operatori in impianti chiave.

Nel 2025 **Saras** ha realizzato nel sito di Sarroch investimenti in manutenzione e sviluppo significativamente superiori alla media degli ultimi cinque anni. Anche per il biennio 2026-27 gli investimenti sono previsti ad un livello superiore alla media storica quinquennale, a conferma della scelta di mantenere la **raffineria come asset *"best in class"* nel Mediterraneo**.

Le finalità principali degli investimenti 2025 hanno riguardato l'affidabilità e sicurezza degli impianti; l'efficienza operativa e la produttività; la continuità industriale nel medio lungo termine, nonché il rafforzamento della cultura della sicurezza, anche per le aziende appaltatrici. Su questa stessa traccia proseguiranno gli investimenti anche nel biennio 2026 2027.

[1] Vedi Focus "Bioraffinazione" a pag. 36 e "Biocarburanti" a pag. 43.

In generale gli investimenti Saras confermano la necessità di affiancare la sicurezza strategica degli approvvigionamenti energetici allo sviluppo di nuove attività a minore impatto ambientale. In questo quadro rientrano gli obiettivi già dichiarati di crescita nelle energie rinnovabili, con una pipeline significativa in Sardegna, e lo sviluppo di progetti innovativi legati a biocarburanti ed e-fuel[1].

Nel 2025 nel Terminale Marino **SIOT TAL** sono transitate 41,6 milioni di tonnellate di petrolio greggio, in aumento del 3,5 per cento rispetto al 2024 e del 13,4 per cento rispetto al 2023, superando così i volumi prepandemici. L'aumento dei volumi dell'anno è stato trainato dalla crescente domanda di petrolio greggio dall'Europa Centrale, in particolare dalla Repubblica Ceca per la quale è stato realizzato il progetto di potenziamento della portata dell'oleodotto TAL+.

Gli investimenti effettuati di 56 milioni di euro hanno interessato interventi di potenziamento infrastrutturale, con migliorie che hanno riguardato l'ampliamento della capacità dei pontili e l'ottimizzazione delle attività portuali, contribuendo simultaneamente a ridurre i rischi operativi in mare.

Fra l'altro, i volumi sbarcati nel 2025 sono stati realizzati con un numero di navi inferiore rispetto all'anno precedente (41,6 milioni di tonnellate con 422 petroliere, rispetto ai 40,2 milioni con 423 navi), grazie alle **nuove infrastrutture**, che hanno permesso l'**attracco di petroliere più grandi**, di dimensioni SuezMax, dimostrando un **significativo miglioramento dell'efficienza operativa**.

Nel 2026 **Sonatrach** ha definito un piano pluriennale per gli interventi necessari a garantire la transizione ambientale della Raffineria, collocata nell'area industriale di Siracusa. Il programma di investimenti di medio-lungo termine punta a rafforzare l'efficienza degli impianti e a ridurre l'impronta carbonica dei processi produttivi e comprende anche un progetto da circa 12 milioni, per innovare il sistema di cogenerazione di energia elettrica e termica della raffineria, aumentare l'efficienza energetica del sito e ridurre le emissioni di CO_2. Degni di menzione sono anche gli interventi di manutenzione straordinaria, che nel solo 2025, hanno comportato investimenti per oltre 150 milioni.

Attività industriali

Le aziende per la mobilità sono spesso società integrate dell'energia, attente a garantire la sicurezza energetica, nonché investimenti e accordi societari verso la decarbonizzazione di processi e prodotti.

Tali attività spaziano dalle fonti rinnovabili, i biocarburanti, la cattura e lo stoccaggio della CO_2, nonché l'economia circolare e le tecnologie di frontiera, come l'energia da fusione.

L'elenco che segue, pur non essendo esaustivo di tutte le attività svolte dalle Associate Unem, anche all'estero, intende far comprendere il complesso impegno comune nell'accelerare l'implementazione di tecnologie innovative, a supporto della trasformazione industriale e della transizione energetica.

Biocarburanti

- **Nextchem** (società del gruppo Maire), attraverso la controllata MyRechemical, si è aggiudicata da Mana Group ed Equinor uno studio di fattibilità per la **produzione di metanolo a partire da rifiuti urbani e industriali** nella raffineria di Mongstad in Norvegia. Il progetto utilizzerà la tecnologia NX Circular per convertire rifiuti urbani e industriali in gas di sintesi di grado chimico, che verrà ulteriormente trasformato in metanolo a bassa impronta carbonica.

[1] Vedi Focus "Idrogeno ed e-fuel" a pag. 48.

Nextchem (Maire) ha inoltre ottenuto un contratto da Altalto[1] per uno studio di ingegneria basato sulle tecnologie proprietarie NX Circular di gassificazione e NX Cpotm, per un impianto di **SAF** a Immingham, Lincolnshire, nel Regno Unito.

Il SAF prodotto da rifiuti solidi urbani residui e rifiuti commerciali e industriali nell'impianto, che dovrebbe essere operativo nel 2030, consentirà di alimentare oltre 500 voli all'anno da Londra a New York, grazie ad una produzione di 30 milioni di litri all'anno. Il progetto, che si prevede occuperà 1.000 posti di lavoro diretti e 300 indiretti durante la costruzione, è sovvenzionato dal Fondo per i carburanti avanzati (Aff) del Dipartimento dei trasporti del Regno Unito.

MyRechemical, oltre ad operare come fornitore di tecnologia e coordinatore per altri partner tecnologici, fornirà servizi di ingegneria supportati dal NX Engineering District di Nextchem a Catania, coinvolgendo anche altre società sorelle del Gruppo Maire.

- **Neste** e Chevron Lummus Global (CLG) stanno collaborando per lo sviluppo di una nuova tecnologia che consente la conversione della biomassa lignocellulosica in **carburanti rinnovabili di alta qualità** e a basse emissioni, come il carburante per aviazione sostenibile (SAF) e il diesel rinnovabile. I risultati dei test pilota indicano che la nuova tecnologia potrebbe offrire un significativo miglioramento delle prestazioni rispetto alle tecnologie esistenti per le materie prime lignocellulosiche. Neste e CLG stanno attualmente validando la tecnologia e puntano a renderla pronta per l'estensione su scala commerciale.

- **Q8 Aviation**, la società per il settore aviazione di Kuwait Petroleum International (Kpi) ha firmato una *partnership* strategica con la svizzera **Smartenergy** per la produzione di eSaf, il carburante sintetico sostenibile per l'aviazione. Con tale accordo, Q8 Aviation diventa partner di lungo periodo per il ritiro della futura produzione di **eSaf** di Smartenergy. In tal modo, Q8 Aviation sarà in grado di soddisfare le esigenze dei propri clienti e rispettare gli obblighi Saf previsti da RefuelEU Aviation e dal Regno Unito, rafforzando al contempo il suo ruolo nella decarbonizzazione dell'aviazione.

  Inizialmente, la partnership si focalizzerà su due impianti produttivi di eSaf di Smartenergy in Portogallo: "Galileu" e "Leça", entrambi progettati per conformarsi agli standard RFNBO previsti dalle linee guida della RED III[2].

- La **Raffineria di Milazzo** prosegue il proprio percorso verso la transizione energetica e la riduzione dell'impronta carbonica dei propri carburanti. Ha introdotto nel ***pool*** benzine un nuovo componente da importazione al 100 per cento di origine biologica, ottenuto dalla lavorazione di biomasse, oli vegetali, scarti organici ed oli esausti. Dopo il recente avvio della miscelazione del SAF (il biocombustibile per gli aerei) questo rappresenta un ulteriore passo nel programma di RAM per una transizione energetica tecnologicamente sostenibile.

[1] Altalto è una società costituita da Velocys per sviluppare progetti SAF a supporto del SAF Mandate, la politica per decarbonizzare il carburante avio nel Regno Unito. Con questo progetto Altalto prevede di ridurre le emissioni di gas serra di oltre 100 mila tonnellate di CO_2-equivalente all'anno (inclusa la CCS), valorizzare i rifiuti residui e creare circa 100 posti di lavoro permanenti.

[2] Vedi Capitolo "Il recepimento della Direttiva RED III" a pag. 62.

- Procedono le attività della **Saras** per realizzare l'impianto di pretrattamento di oli vegetali all'interno della Raffineria Sarlux a Sarroch (CA).

  Il progetto prevede un impianto di pretrattamento degli oli vegetali grezzi, al fine di renderli idonei al *co-processing*, in aggiunta alla lavorazione dell'olio vegetale raffinato per la produzione di biocarburanti.

  Le materie prime considerate sono gli Uco (Used cooking oil) e Pome (Palm Oil mill effluent), ma l'impianto "è in grado di trattare tutte le classi di olii vegetali aventi caratteristiche similari".

  L'impianto avrà una capacità di 12 tonnellate l'ora, ossia circa 100 mila ton/anno e il processo sarà costituito da un'unità di *degumming* e da una di *bleaching* su terre. Inoltre, verrà realizzato l'*interconnecting* del nuovo impianto con le strutture esistenti per i fluidi di processo e le *utility* necessarie al suo funzionamento.

  La realizzazione dell'impianto, la cui durata prevista è di 11 mesi, non andrà ad incrementare la capacità produttiva autorizzata della raffineria, pari ad oltre 15 milioni di tonnellate all'anno.

- **Sonatrach Raffineria Italiana** rafforza la **decarbonizzazione dei processi**: nel corso del mese di marzo 2026 è stato avviato il progetto di elettrificazione del turbocompressore GTC-301 con l'avviamento del nuovo compressore elettrico MC 302, a servizio dell'unità di deparaffinazione delle basi lubrificanti (PDU). Tale investimento, congiuntamente ad altre iniziative di elettrificazione utenze, contribuisce alla riduzione delle emissioni di CO_2 di stabilimento, garantendo al contempo una gestione ancora più efficiente dell'impianto. Il progetto è stato giudicato di particolare rilevanza strategica dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ed è stato pertanto realizzato grazie anche all'erogazione di agevolazioni sul Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027 gestito da INVITALIA. Nell'ambito della decarbonizzazione dei prodotti, a cavallo tra il 2025 e il 2026 Sonatrach Raffineria Italiana ha avviato nella Raffineria e presso il proprio deposito di Augusta la miscelazione di componenti biologici nella benzina, a seguito dei primi import di Bionafta e Bioetanolo, per i quali si posiziona all'avanguardia nel panorama italiano.

Economia circolare

- **Itelyum**, leader nella gestione, valorizzazione e riciclo dei rifiuti industriali, ha acquistato la Holding Gestione Ambiente SpA, insieme alle controllate Gruppo Gestione Ambientale (GSA) Srl, Veteres Srl e Progetto Servizi Ambiente (PSA) Srl, gruppo di aziende specializzate nel settore della gestione dei rifiuti liquidi, in particolare nel trattamento delle acque industriali, incluse le acque solventate. L'acquisizione si inserisce in una più ampia strategia di crescita di Itelyum, che mira a rafforzare la propria leadership nel mercato italiano della **gestione dei rifiuti industriali pericolosi**, anche attraverso piattaforme con impianti tecnologica-mente avanzati e in grado di estrarre il massimo valore dai rifiuti.

  Itelyum ha portato inoltre al 100 per cento la propria partecipazione in Plasta Rei, consolidando il posizionamento nel **riciclo chimico della plastica**, con particolare focus sul **PET**. L'operazione rafforza la strategia dell'azienda nella trasformazione dei rifiuti in nuove risorse. Il riciclo chimico del PET si affianca infatti alla rigenerazione degli oli

esausti, dei rifiuti chimici e dei solventi, al trattamento delle acque industriali, aumentando il contributo di Itelyum alla transizione del mercato italiano verso materiali rigenerabili e ad alto valore aggiunto.

Itelyum ha annunciato inoltre la firma di un accordo di collaborazione con Versalis, che ha come oggetto lo sviluppo dell'economia circolare. L'accordo prevede lo sviluppo congiunto di tecnologie di riciclo meccanico e chimico, finalizzate alla produzione di plastiche riciclate di alta qualità e al recupero delle frazioni più complesse. I due partner lavoreranno su due fronti: il primo è il **riciclo meccanico**, con l'obiettivo di integrare i flussi industriali post-consumo gestiti da Itelyum con le tecnologie Versalis per la produzione di plastiche riciclate di qualità, in ottica di *upcycling*. La seconda area di interesse riguarda il **riciclo chimico** delle frazioni difficili da recuperare, come sottoprodotti solidi e miscele liquide, per applicazioni finali nella filiera della chimica fine.

- A gennaio 2026, la **Nextchem** (azienda del Gruppo Maire specializzata in tecnologie sostenibili) ha sottoscritto con la **Siemens Energy** un *Memorandum of Understanding* (MoU) per favorire la collaborazione tra le due aziende, tecnologicamente complementari, e promuovere l'innovazione congiunta in tema di soluzioni circolari, a basse emissioni di carbonio, e tecnologie di nuova generazione: dai combustibili rinnovabili sostenibili (idrogeno, metanolo, ammoniaca e derivati), allo sviluppo di materiali sostenibili e/o circolari per applicazioni industriali, ai cicli termici avanzati per i reattori modulari nucleari di nuova generazione (sia 'Small Modular' che 'Advanced Modular' Reactors). La collaborazione inoltre interessa l'integrazione di sistemi energetici basati su celle a combustibile alimentate a metanolo per la propulsione marittima; piattaforme digitali avanzate (*digital twin*, intelligenza artificiale e tecnologie di operazione remota), nonché iniziative per migliorare l'efficienza di settori ad alta intensità energetica, come i *data center* e le industrie *hard-to-abate*.

- **Neste** ha completato con successo la messa in funzione del suo nuovo impianto di *upgrading* per **rifiuti plastici liquefatti (LWP)** presso la raffineria di Porvoo, in Finlandia. Un investimento di circa 110 milioni di euro che rappresenta una tappa fondamentale nell'ampliamento del riciclo chimico, consentendo la produzione di materie prime di alta qualità per l'industria delle materie plastiche e dei prodotti chimici. Con una capacità annua di trattamento fino a 150 mila tonnellate di rifiuti plastici liquefatti, l'impianto è il più grande al mondo per l'*upgrading* di LWP e la capacità di trattamento verrà gradualmente aumentata. L'impianto è stato progettato per trattare oli derivati da flussi di rifiuti plastici complessi, come imballaggi multistrato, frazioni plastiche miste o contaminate.

Fonti rinnovabili e storage

In riferimento alle **fonti rinnovabili**, sono molteplici le attività di sviluppo della potenza installata, anche con accordi all'estero.

- **San Marco Petroli** ha avviato un piano di installazione di **impianti fotovoltaici** nella sede di Marghera e su 39 stazioni di servizio. I primi pannelli sono già in funzione, il completamento previsto nel 2027. A regime, nel 2028, la produzione supererà 1 milione di kWh l'anno. Obiettivo alla base dell'investimento, attraverso una riduzione delle emissioni e dell'uso responsabile delle risorse energetiche, è assicurare attività sempre più efficienti e rispettose dell'ambiente.

- **Saras**, gruppo della raffinazione petrolifera, controllato dalla Vitol, ad ottobre dello scorso anno ha ceduto SarHelianto a Plt Energia[1]. L'operazione è avvenuta tramite la controllata di Saras, Sardeolica, che ha ceduto al gruppo di Cesena SarHelianto, società che possiede e gestisce il **parco fotovoltaico** sito a Cagliari, in località Macchiareddu. Il parco ha una capacità installata di 79 MW e una produzione stimata di 150 GWh di energia rinnovabile. I ricavi della vendita saranno utilizzati per finanziare gli importanti programmi di transizione energetica ed efficientamento della Raffineria di Sarroch. Inoltre Saras, il cui focus è la raffinazione del petrolio, tramite la controllata Sardeolica, continuerà lo sviluppo delle rinnovabili, prevalentemente in Sardegna, dove possiede due **parchi eolici** da 171 MW totali e una pipeline di oltre 650 MW, con diversi stadi di avanzamento. Saras ha siglato inoltre a marzo di quest'anno, un accordo strategico con Verbund, uno dei principali operatori energetici europei, nell'ambito della partecipazione al meccanismo Energy Release 2.0, per accelerare lo sviluppo delle energie rinnovabili in Italia e sostenere la competitività delle imprese energivore. L'accordo consente l'anticipazione da parte del Gse di circa 1,2 TWh di energia elettrica nell'arco di tre anni, destinata ad alimentare la raffineria di Sarroch. Tale energia sarà successivamente restituita da Verbund Green Power Italia al GSE tramite la realizzazione di nuova capacità fotovoltaica, pari a circa 81 MW.

- **Sonatrach Raffineria Italiana** ha intrapreso le attività progettuali e autorizzative finalizzate alla realizzazione di un nuovo **campo fotovoltaico** da 14 MW, con lo scopo di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di Scope 2 della Raffineria di Augusta; l'avviamento è previsto entro il 2027. Alla pari dell'elettrificazione del turbocompressore GTC-301, anche tale progetto, giudicato di interesse strategico dal MIMIT, sarà beneficiario di agevolazioni sul Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027 gestito da INVITALIA. Parallelamente, proseguono all'interno della raffineria di Augusta le attività di realizzazione del nuovo **impianto di riciclo delle acque**, che consentirà la riduzione di circa 3 milioni di metri cubi di prelievo di acqua dolce da falda e lago.

Per quanto riguarda le attività legate allo ***Storage***[2]**,** si segnalano le seguenti:

- a settembre dell'anno scorso si è concretizzato l'accordo tra **Eni** e **Seri Industrial**, azienda attiva negli accumulatori di energia, per lo sviluppo della filiera industriale delle batterie elettrochimiche al litio-ferro-fosfato (Lfp). È stata infatti avviata la società **Eni Storage Systems** (Eni 50 per cento più un'azione, Seri 50 per cento meno un'azione attraverso la filiale Fib). L'obiettivo della partnership è proseguire lo sviluppo di un progetto per la produzione e commercializzazione di batterie e arrivare a coprire oltre il 10 per cento del mercato europeo delle batterie stazionarie. In particolare, Eni Storage Systems punta a produrre nell'area industriale di Brindisi oltre 8 GWh/anno di batterie Lfp su base acquosa, destinate prevalentemente ad accumuli stazionari di energia elettrica.

  Nella strategia di diversificazione delle proprie filiere di approvvigionamento, in particolare con l'ingresso nella catena del valore dei minerali critici, ad aprile

[1] PLT energia è la Società del Gruppo PLT holding dedicata allo sviluppo, costruzione e gestione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili.

[2] Vedi anche FOCUS "Accumuli elettrochimici "a pag. 14.

di quest'anno Eni ha annunciato il proprio investimento in Nouveau Monde Graphite (NMG), società canadese quotata sul Toronto Stock Exchange e sul New York Stock Exchange, e attiva nel settore della **grafite naturale** e dei **materiali avanzati per batterie**.

La società è impegnata nel progetto minerario di Matawinie Mine relativo alla grafite naturale di alta qualità, una materia prima fondamentale per il settore delle batterie. La miniera di Matawinie costituisce la base di un progetto verticalmente integrato che prevede l'estrazione di grafite naturale e la sua raffinazione presso lo stabilimento di NMG, Bécancour Battery Material Plant.

Con quest'operazione, Eni potrà negoziare l'approvvigionamento di volumi di grafite e di materiale anodico attivo a lei riservati da NMG, a supporto anche della propria iniziativa relativa alla realizzazione di una Gigafactory per la produzione di batterie al litio stazionarie.

- **Ego Energy**, società italiana controllata dal **gruppo Shell** e attiva nel trading e nei servizi energetici, ha siglato a settembre scorso un contratto di *tolling*[1] della durata di sette anni con Aer Soléir[2] per la gestione esclusiva e il dispacciamento di una **nuova batteria da 250 MW e 1 GWh** (1.000 MWh) **di capacità di stoccaggio che sarà tra le più grandi in funzione sul territorio nazionale**, situata a Rondissone (TO). L'impianto è attualmente in fase di costruzione e si prevede entri in esercizio entro ottobre 2027.

Idrogeno ed e-fuel

Nel corso del 2025 sono proseguite le attività per la realizzazione di un impianto che fornirà **idrogeno verde** alla **Raffineria Isab**. La fase iniziale del progetto prevede lo sviluppo di una produzione di idrogeno verde con una capacità pari a 100 MW e un investimento di oltre 200 milioni di euro. Il progetto Hynego potrà essere ampliato fino a una capacità di 300 MW, con l'opportunità di fornire idrogeno anche ad altri siti industriali dell'area, abilitare lo sviluppo della mobilità sostenibile locale e offrire potenzialmente servizi ausiliari all'intero sistema energetico.

A settembre dello scorso anno, **Eni** e **Magis Power** (già **AGSM AIM Power)**, soci paritari della società in *joint venture* **Green Hydrogen Venezia**, hanno avviato i cantieri a Porto Marghera (Venezia) per la realizzazione dell'impianto di produzione di idrogeno rinnovabile a servizio dei 94 autobus a idrogeno di AVM (Azienda Veneziana della Mobilità, che gestisce operativamente il servizio tramite la società Actv) per il trasporto pubblico urbano del Comune di Venezia.

Il progetto, che prevede un investimento di oltre 50 milioni di euro, ha recentemente ottenuto le autorizzazioni e il cantiere è già operativo per la realizzazione dell'impianto di produzione da 8 MW, che sarà collegato tramite idrogenodotto alla stazione per il rifornimento degli autobus.

Nel corso del 2025 **Saras**, in collaborazione con il Politecnico di Milano e con la collaborazione tecnologica di KT Tech (gruppo Maire), ha proseguito le attività per la realizza-

[1] E' l'accordo contrattuale in cui un soggetto (*toller*) fornisce la materia prima o l'energia a un impianto gestito da un altro soggetto (*processor o toll producer*), che trasforma o conserva il materiale senza acquisirne la proprietà. L'energia o il prodotto finale rimane di proprietà del *toller*, che paga un corrispettivo per l'utilizzo dell'impianto.

[2] Aer Soléir è una società affiliata a 547 Energy, la piattaforma di investimento in energia pulita di Quantum Capital Group, uno dei principali finanziatori del settore energetico globale, con oltre 30 miliardi di dollari di investimenti in *equity*. Aer Soléir investe in infrastrutture sostenibili in Europa, supportando lo sviluppo dei progetti dalla fase iniziale fino alla decisione finale di investimento e oltre.

zione del primo dimostratore italiano per la **produzione di combustibili sintetici a partire da idrogeno e anidride carbonica**, integrato all'interno della raffineria di Sarroch, progetto finanziato nell'ambito del PNRR.

L'iniziativa si inserisce nel percorso di transizione energetica del Gruppo e risponde agli obiettivi del quadro regolatorio europeo e nazionale (RED III, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime), che individuano negli **e-fuel** uno strumento per la decarbonizzazione dei trasporti, in particolare del settore aviazione. Tali obiettivi rappresentano una sfida particolarmente impegnativa per il contesto italiano, in considerazione della struttura della filiera nazionale, della disponibilità di idrogeno a basse emissioni e dei tempi richiesti per la realizzazione di impianti industriali su scala adeguata.

L'impianto, basato sulla tecnologia Fischer-Tropsch con sezione integrata di Catalytic Partial Oxidation, è dimensionato per una produzione di e-fuel fino a 150 tonnellate annue ed entrerà in esercizio nel corso del 2026. Il dimostratore ha una triplice finalità. In primo luogo, validare in condizioni operative reali la configurazione tecnologica selezionata, ivi inclusi i sistemi catalitici e i parametri di processo definiti in fase di studio preparatorio. In secondo luogo, verificare le potenzialità di integrazione del nuovo processo all'interno del ciclo produttivo della raffineria, con l'obiettivo di massimizzare la resa in prodotti ad alto valore aggiunto attraverso il recupero delle correnti gassose di processo e la valorizzazione delle unità di conversione già operative all'interno della raffineria. Infine, fornire un quadro aggiornato e basato su evidenze sperimentali in merito all'effettiva sostenibilità economica e alla scalabilità industriale della tecnologia, elementi essenziali per orientare le scelte di investimento del Gruppo in vista degli obiettivi al 2030 e per contribuire al dibattito di settore sulle condizioni abilitanti necessarie allo sviluppo della filiera degli e-fuel in Italia.

TotalEnergies e AirLiquid hanno creato una *joint venture* detenuta al 50 per cento da entrambe, per lo sviluppo di due progetti nei Paesi Bassi che prevedono la produzione e fornitura di **idrogeno verde**. Nello specifico, TotalEnergies si impegna per la produzione e la fornitura di circa 45 mila tonnellate all'anno di idrogeno verde da energia elettrica rinnovabile proveniente principalmente dal parco eolico offshore OranjeWind. L'obiettivo di questi progetti è ridurre le emissioni di CO_2 delle raffinerie di TotalEnergies in Belgio e nei Paesi Bassi e contribuire al raggiungimento degli obiettivi europei in materia di energie rinnovabili nei trasporti.

Nucleare

A settembre dell'anno scorso, **Eni** e **Commonwealth Fusion Systems (CFS)** hanno siglato un accordo per l'acquisto di **energia da fusione** del valore di oltre 1 miliardo di dollari, ampliando così la *partnership* strategica di lunga data tra le due società per la commercializzazione dell'energia.

Il Power Purchase Agreement (PPA) riguarda l'acquisto da parte di Eni di elettricità decarbonizzata proveniente da ARC, l'impianto di CFS da 400 MW per la produzione di energia da fusione, situato nella contea di Chesterfield, Virginia (USA), il cui allaccio alla rete elettrica è previsto all'inizio del prossimo decennio.

Tale collaborazione strategica, con un impegno tangibile per l'acquisto di energia da fusione, segna un momento di svolta in cui la fusione diventa una prospettiva industriale effettiva.

NextChem (60 per cento) e **newcleo** SA (40 per cento) hanno firmato un accordo vincolante per la costituzione di **Nextcleo**, una *joint venture* nata con lo scopo di sviluppare **impianti nucleari di nuova generazione** su scala commerciale basati sul reattore modulare avanzato (AMR) da 200 MWe di newcleo.

Attività sociali e formazione

Alma Petroli ha ottenuto la certificazione per la parità di genere, un passo significativo verso un ambiente di lavoro sempre più inclusivo ed equo. "La valorizzazione delle persone e delle loro diversità, spiega una nota, è da sempre un principio guida per la nostra azienda e attraverso questo percorso vogliamo consolidare le nostre politiche in materia di pari opportunità, equità salariale e conciliazione tra vita professionale e personale, seguendo standard riconosciuti a livello nazionale e internazionale".

Parallelamente, l'azienda promuove un sistema strutturato di **formazione continua**, volto a sviluppare competenze tecniche e trasversali, con particolare attenzione alla crescita delle giovani generazioni e allo sviluppo della *leadership* inclusiva.

Un ulteriore pilastro è rappresentato dall'impegno nelle **attività sociali e nella responsabilità verso la comunità locale**, con progetti che favoriscono inclusione, benessere e partecipazione. Queste iniziative rafforzano il legame tra impresa e territorio, confermando il ruolo di Alma Petroli come attore responsabile e attento allo sviluppo sociale oltre che economico.

Eni, 500 giornate di lavoro donate tramite il programma di volontariato d'impresa. Lanciato nell'aprile 2025, il **programma di volontariato d'impresa di Eni** consente ai dipendenti italiani di dedicare due giornate l'anno retribuite ad attività sociali. A sei mesi dall'avvio, i lavoratori hanno già donato l'equivalente di circa due anni di ore lavorative, coinvolgendo oltre 80 enti del Terzo Settore tra assistenza sociale, tutela degli animali, supporto scolastico, soccorso e iniziative culturali.

Il progetto coinvolge 30 società del gruppo e si pone in continuità con i principi espressi nel **Codice Etico di Eni**.

Enilive ha iniziato il *rebranding* delle proprie stazioni di servizio, ora caratterizzate da nuovi colori sui toni dell'azzurro, un nuovo design degli ambienti di sosta e rifornimento e dall'inserimento di tanti elementi digitali per comunicare in tempo reale con i clienti. Il *rebranding* punta a consolidare il ruolo delle **Enilive Station** come hub in cui trovare prodotti e servizi per la mobilità. Protagonista di questa rinnovata scelta stilistica grafica è sempre il cane a sei zampe, contraddistinto però da una "svolta", il segno grafico che ha sostituito la fiamma, per sottolineare l'impegno di Enilive nel percorso di evoluzione di una mobilità sempre più sostenibile.

La società **Iplom** è lo *sponsor* del Campionato Europeo di Mountain Bike, dove centinaia di atleti provenienti da 27 Paesi si sfidano sugli 84 chilometri del percorso. La prestigiosa gara era inserita nelle tre giorni di competizioni della 28ª Genoa Cup Marathon dell'Appennino, evento ufficiale di Liguria Regione Europea dello Sport 2025.

Petronas Lubricants International (PLI), divisione di ***Petronas*** che produce e commercializza lubrificanti e fluidi funzionali a livello globale, intensifica la collaborazione con l'Istituto Salesiano CNOS-FAP, centro d'eccellenza professionale, ampliando il proprio impegno nei corsi di meccatronica e offrendo agli studenti e alle studentesse l'opportunità di vivere un'esperienza concreta e trasformativa all'interno dell'ecosistema industriale.

Attraverso percorsi di tirocinio pratico nelle officine del Network Petronas, i giovani potranno affiancare alla formazione teorica un apprendimento sul campo, toccando con mano le tecnologie e le competenze richieste dal mondo del lavoro. Una *partnership* che conferma il contributo attivo di PLI nella formazione di tecnici qualificati pronti ad affrontare con competenza le sfide del mercato del lavoro.

Q8 è stato *main partner* dell'evento pubblico "Sette idee per cambiare l'Italia", promosso da L'Espresso. Le sette idee selezionate sono state presentate nella Sala della Protomoteca del Campidoglio, alla presenza, tra gli altri, del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, e del Sindaco di Roma, Roberto Gualtieri. L'iniziativa conferma come il cambiamento non provenga mai da un singolo attore, ma dalla collaborazione tra persone, Istituzioni e imprese.

Con la firma di un protocollo d'intesa con la Polizia Postale, **Q8** conferma il proprio impegno per la **sicurezza informatica**. Una collaborazione strategica che mira a tutelare le infrastrutture digitali dell'azienda, attraverso un costante scambio di informazioni e azioni congiunte di prevenzione e contrasto ai crimini informatici.

Progetti di valenza culturale e sociale

Q8 promuove inoltre una molteplicità di iniziative che valorizzano l'educazione civica, la cultura e l'orientamento dei giovani, contribuendo alla formazione di cittadini consapevoli e alla crescita delle competenze per il futuro fra le quali se ne segnalano alcune.

In continuità con gli anni precedenti, Q8 ha sostenuto il progetto didattico "**Viva la Costituzione, la Costituzione è viva**" della Fondazione Articolo 49 - Edizione 3 - "Cittadini attivi". Il progetto accompagna gli studenti delle scuole primarie in un percorso di conoscenza dei valori democratici, dell'importanza dell'impegno civico e della partecipazione.

L'iniziativa alla quale Q8 ha voluto dare il proprio supporto, promossa dalla Fondazione Articolo 49 e realizzata in collaborazione, tra gli altri, con il Parlamento Europeo, è **Gea Edu – Next, il mio futuro parte da me**, un progetto educativo di orientamento alla scuola e al lavoro che mira ad aiutare i ragazzi a riconoscere le proprie attitudini e ad incrociarle sia con l'offerta formativa post scuola dell'obbligo, sia con le prospettive occupazionali.

Q8 è parte attiva del progetto "**20UNDER20**" di **Excellentia**, start-up innovativa a vocazione sociale attiva nell'orientamento e nella valorizzazione del talento. Attraverso questa iniziativa, i ragazzi hanno potuto esplorare e sviluppare le proprie potenzialità, confrontandosi successivamente con il mondo delle imprese per avvicinare aspirazioni personali e competenze richieste dal mercato del lavoro.

La **Fondazione De Sanctis,** realtà culturale di rilievo nazionale, promuove iniziative di alto profilo sui temi della **cultura, dell'impegno civile e della contemporaneità**. Tra le attività principali, il **Premio De Sanctis**, uno dei riconoscimenti più autorevoli del pano-

rama culturale italiano ed europeo. In questo contesto, la collaborazione con **Q8** in qualità di *main partner* consente all'Azienda di dare un contributo alla diffusione di una cultura improntata principi etici, essendo coinvolta tra l'altro, nelle giurie relative ai premi sulla **Sostenibilità** e sui **Diritti Umani**.

Innovazione e cultura digitale

Q8 investe nella diffusione di una cultura dell'innovazione responsabile, promuovendo la comprensione delle trasformazioni legate al digitale e all'intelligenza artificiale.

Q8 collabora stabilmente con **Orbits**, un innovativo ecosistema strategico e interdisciplinare, che unisce filosofia, cultura, innovazione per guidare leader e imprese nell'era dell'Intelligenza Artificiale. Q8 partecipa sia alla **Orbits Academy**, piattaforma dedicata alla formazione e alla trasformazione digitale, sia a **Orbits – Dialogue with Intelligence**, iniziativa sviluppata dal filosofo **Luciano Floridi** per promuovere una comprensione più profonda, consapevole e strategica dell'era digitale.

Inclusione sociale e pari opportunità

Q8 è impegnata inoltre nel sostenere l'inclusione e l'equità, supportando iniziative a favore di persone in condizioni di fragilità e promuovendo pari accesso a opportunità educative, sportive e sociali.

Fra queste si segnalano:

Q8 sostiene le iniziative inclusive de **I Bambini delle Fate**, impresa sociale dedicata a bambini e ragazzi con autismo e disabilità. Il progetto unisce attività educative, riabilitative, ricreative, formazione al lavoro e supporto alle famiglie, rafforzando l'impegno di lungo periodo di Q8 a favore dell'inclusione sociale nelle comunità in cui opera. L'iniziativa ha previsto anche un incontro tra i fondatori dell'associazione e i dipendenti Q8, pensato per condividere una prospettiva diretta sul valore sociale dei progetti sostenuti e favorire maggiore consapevolezza e coinvolgimento interno.

La collaborazione tra **Q8** e **Sport Senza Frontiere** esprime un impegno condiviso a favore di **inclusione sociale, pari opportunità e benessere delle comunità**. Attraverso questa iniziativa, Q8 sostiene progetti che utilizzano lo **sport come strumento educativo, di *empowerment* e di crescita personale**, con particolare attenzione ai giovani che vivono in contesti di vulnerabilità. La *partnership* punta a generare un impatto sociale concreto e duraturo, promuovendo accesso, partecipazione e coesione attraverso lo sport.

Aspetti doganali e fiscali

Il gettito fiscale

Nel periodo gennaio-dicembre 2025, le entrate tributarie erariali accertate in base al criterio della competenza giuridica sono ammontate a 622.132 milioni di euro, in aumento di 17.851 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+3 per cento).

Le **imposte dirette** si attestano a 351.958 milioni di euro (+6.491 milioni di euro, +1,9 per cento) mentre le imposte indirette a 270.175 milioni di euro (+11.361 milioni di euro, +4,4 per cento).

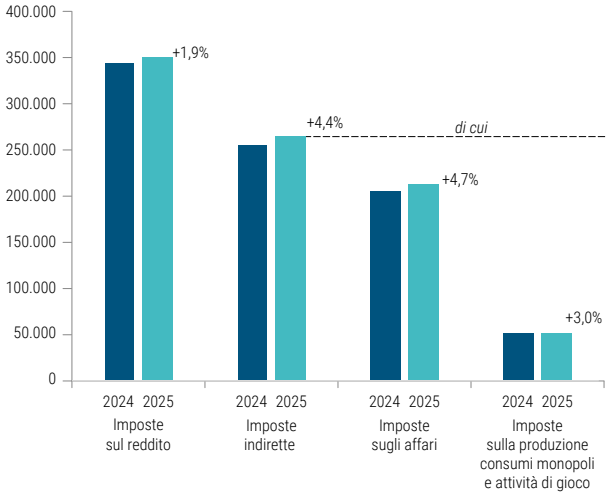
Nel settore delle imposte, le entrate prodotte dall'**IVA** sono risultate pari a 186.809 milioni di euro (+6.009 milioni di euro, pari a +3,3 per cento) di cui:

- 168.179 milioni di euro (+5.762 milioni di euro, +3,5 per cento) derivano dalla componente relativa agli scambi interni, di cui 19.069 milioni di euro (+1.428 milioni di euro, +8,1 per cento) dai versamenti delle Pubbliche Amministrazioni a titolo di *split payment*;
- 18.630 milioni di euro (+247 milioni di euro, +1,3 per cento) derivano dal prelievo sulle importazioni.

Le entrate derivanti dalle **accise sui prodotti energetici** sono risultate pari a 32.595 milioni di euro (+1.369 milioni di euro, +4,4 per cento) di cui:

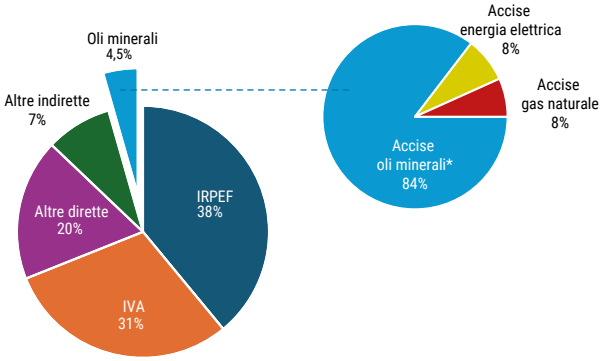
- 26.338 milioni di euro (+561 milioni di euro, +2,2 per cento), dai carburanti e combustibili (oli minerali);
- 317 milioni di euro (+3 milioni di euro, +0,9 per cento) dagli oli lubrificanti;
- 602 milioni di euro (+4 milioni di euro, +0,6 per cento) dai gas di petrolio liquefatto;
- 2.724 milioni di euro (+262 milioni di euro, +10,6 per cento), dall'energia elettrica e addizionali;

ITALIA Composizione del gettito per categorie di bilancio statale *(Milioni di euro)*



Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Bollettino delle Entrate Tributarie 2025 n. 286, marzo 2026

ITALIA Ripartizione gettito fiscale nel 2025 e peso delle accise degli oli minerali sul totale accise energetiche



(*) Comprese le accise sui gas incondensabili, lubrificanti e bitumi.
Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Bollettino delle Entrate Tributarie 2025 n. 286, marzo 2026

- 2.614 milioni di euro (+538 milioni di euro, +25,9 per cento) dal gas naturale per combustione.

L'analisi della composizione percentuale rispetto al totale per tipologia di imposta, presenta una diminuzione dell'IRPEF pari a 1,8 punti percentuali rispetto al 2024, mentre le imposte che rientrano nella categoria "altre

ITALIA - La stima del gettito fiscale sugli oli minerali
(Miliardi di euro)

	Imposta di fabbricazione/Accisa								
	Benzina	di cui quota riservata alle Regioni [1]	Gasoli	Oli comb.li	Altri prodotti	Totale	Sovra-imposta di confine	IVA su tutti i prodotti	Totale su tutti i prodotti
1970	0,658		0,123	0,058	0,064	0,903	0,009	0,088	1,000
1975	1,286		0,159	0,023	0,089	1,557	0,010	0,542	2,109
1980	2,957		0,325	0,033	0,173	3,488	0,039	1,963	5,490
1985	5,268		1,669	0,097	0,195	7,229	0,076	4,028	11,333
1990	8,054		7,186	0,400	0,679	16,319	0,300	5,010	21,629
1995	12,586		8,862	0,724	0,738	22,910	0,374	6,972	30,256
2000	11,650	2,794	9,900	0,245	1,186	22,981	0,170	9,813	32,964
2001	11,350	2,530	10,700	0,230	1,955	24,235	0,134	9,658	34,027

	Imposta di fabbricazione/Accisa					Imposta di consumo su Bitumi e Lubrificanti				
	Benzina	di cui quota riservata alle Regioni [1]	Gasoli	Altri prodotti	Accisa su Gas incondensabili (GPL)		Totale	Sovra-imposta di confine	IVA su tutti i prodotti	Totale su tutti i prodotti
2002	11,100	2,648	11,200	0,260	0,617	0,366	23,543	0,153	9,813	33,509
2003	10,500	2,379	11,000	0,214	0,552	0,369	22,635	0,126	10,050	32,811
2004	10,600	2,174	12,100	0,226	0,585	0,351	23,862	0,098	10,650	34,610
2005	9,950	2,032	13,050	0,258	0,698	0,357	24,313	0,081	11,630	36,024
2006	9,350	1,921	13,500	0,650	0,537	0,431	24,468	0,084	12,300	36,852
2007	8,770	2,084	14,000	0,393	0,471	0,400	24,034	0,061	12,100	36,195
2008	8,130	1,942	14,070	0,418	0,465	0,384	23,467	0,060	13,200	36,727
2009	7,900	2,019	13,900	0,390	0,515	0,305	23,010	0,069	10,850	33,929
2010	7,700	2,034	13,750	0,816	0,580	0,322	23,168	0,047	11,750	34,965
2011	7,400	1,915	14,500	0,718	0,521	0,347	23,486	0,047	13,600	37,133
2012	8,200	1,728	17,700	1,297	0,566	0,306	28,069	0,048	14,400	42,517
2013	8,000	1,252	17,800	1,226	0,564	0,294	27,884	0,056	13,880	41,820
2014	7,700	–	17,500	0,360	0,563	0,351	26,474	0,055	13,840	40,369
2015	7,500	–	17,650	0,262	0,627	0,327	26,366	0,067	12,500	38,933
2016	7,400	–	17,800	0,228	0,605	0,325	26,358	0,020	11,550	37,928
2017	7,350	–	18,240	0,203	0,643	0,323	26,759	0,030	12,500	39,289
2018	7,150	–	18,280	0,027	0,623	0,340	26,420	0,020	13,220	39,660
2019	7,160	–	18,100	0,179	0,634	0,317	26,390	0,018	13,030	39,438
2020	5,680	–	15,300	0,278	0,523	0,285	22,066	0,015	9,770	31,851
2021	6,640	–	17,110	0,083	0,564	0,318	24,715	0,017	12,710	37,442
2022	5,640	–	12,330	0,084	0,492	0,317	18,863	0,020	15,570	34,453
2023	7,980	–	17,240	0,033	0,593	0,315	26,161	0,020	15,250	41,431
2024	8,390	–	17,360	0,029	0,603	0,310	26,692	n.d.	15,110	41,802
2025 [2]	**8,650**		**17,420**	**0,268**	**0,602**	**0,317**	**27,257**	**n.d.**	**14,610**	**41,867**

[1] Compartecipazione all'accisa allargata anche al gasolio a partire dal 2007.
[2] Dati provvisori.
N.B.: L'attribuzione dell'accisa sui prodotti petroliferi tra benzina, gasolio e altri prodotti è frutto di stime Unem, così come il calcolo del gettito IVA.
Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Dipartimento delle Finanze, Direzione Studi e Ricerche Economico-Fiscali dal 2002
Bollettino Entrate tributarie erariali (accertamenti competenza giuridica)

dirette" presentano un aumento pari a 1,2 punti percentuali.

Nella categoria delle imposte indirette si evidenziano l'aumento dell'IVA di 0,1 punti percentuali, la diminuzione degli oli minerali di 0,1 punti percentuali e l'aumento delle "altre indirette" di 0,6 punti percentuali.

Limitatamente ai prodotti energetici, il gettito dell'accisa relativa ai carburanti e combustibili liquidi rappresenta l'82 per cento del gettito complessivo.

Per quanto riguarda la tassazione complessiva (accise + IVA), nel 2025 le **entrate fiscali derivanti dai prodotti petroliferi** si stimano su un livello sostanzialmente analogo al 2024. Pari a circa 41,9 miliardi di euro[1], hanno rilevato un leggero aumento dello 0,2 per cento rispetto all'anno precedente (65 milioni in più).

La flessione dei prezzi industriali dei prodotti petroliferi (mediamente attorno all'8 per cento, sia per la benzina che per il gasolio) ha prodotto una riduzione del gettito IVA stimata sui 500 milioni (-3,3 per cento), più che compensato dal maggiore gettito accise di oltre 560 milioni (+2,1 per cento), conseguente all'aumento dei consumi dei prodotti.

Riforma del Testo Unico delle Accise: decreti di attuazione

In esecuzione della riforma delle accise prevista dal Decreto Legislativo n. 43/2025 il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha adottato diversi provvedimenti.

Il **Decreto 29 dicembre 2025** che, in reazione alle nuove dinamiche di mercato, aggiorna le modalità di applicazione dell'imposta di consumo sul gas naturale, compreso il GNL, e sulle miscele che contengono idrocarburi gassosi in misura non inferiore al 70 per cento in volume. Dal 1° gennaio di quest'anno il Decreto:

- ha sostituito la distinzione del gas naturale tra "usi civili" e "usi industriali" con la **nuova classificazione** in "usi domestici" e "usi non domestici", lasciando invariate le aliquote di tassazione;
- ha previsto per gli operatori del settore una **preventiva autorizzazione doganale** che si conclude dopo il versamento di una cauzione pari al 15 per cento dell'accisa annua calcolata sulla base dei dati comunicati dal soggetto istante; eventuali adeguamenti della cauzione sono calcolati sulla media aritmetica degli importi accisa dovuti nei 12 mesi solari precedenti;
- ha **rivisto il sistema di riscossione dell'imposta** confermando le rate mensili di acconto, prevedendo contestualmente un sistema di dichiarazioni periodiche, semestrali o mensili in base alla categoria del soggetto autorizzato, che hanno l'obiettivo di alimentare un sistema di monitoraggio tra i consumi erogati e l'accisa versata.

Il **Decreto 10 marzo 2026** ha aggiornato la disciplina dell'accisa sull'energia elettrica dallo scorso 1° aprile, sulla scia di quanto disposto per il gas naturale, con particolare riferimento all'invarianza dell'aliquota di accisa, alla previsione a carico degli operatori di una preventiva autorizzazione delle Dogane, alla determinazione, versamento e adeguamento della cauzione, alle modalità e termini di versamento mensile dell'accisa a titolo di acconto ed al sistema di monitoraggio tra accisa versata e consumi di energia elettrica erogati.

Tassazione dei carburanti

La Legge di Bilancio 2026[2] ha rivisto le aliquote di accise gravanti sui carburanti al fine di **allineare al medesimo livello l'accisa su benzina e gasolio** in risposta alla richiesta europea di eliminare il vantaggio fiscale del gasolio ritenuto un sussidio ambientalmente dannoso, come indicato nel catalogo del MASE[3].

[1] Stime Unem in base all'andamento dei consumi dei prodotti petroliferi, che non considera le riduzioni e le esenzioni di accise per particolari utilizzi e comprende anche le stime su accise e imposte sui gas incondensabili, sui lubrificanti e bitumi.

[2] Legge 30 dicembre 2025, n. 199, pubblicata sul Supplemento Ordinario n. 42 alla Gazzetta Ufficiale del 30 dicembre 2025.

[3] MASE "Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli 2025 (dati 2023-2024)".

ITALIA I livelli attuali delle accise

Imposte sulla produzione e sui consumi degli oli minerali in vigore al 1° gennaio 2026

Prodotti	Importo	unità di misura
a) Benzina	672,90000	1000 lt
b) Olio da gas o Gasolio		
usato come carburante	672,90000	1000 lt
usato come combustibile per riscaldamento	403,21000	1000 lt
usato per produzione di energia elettrica	12,80000	1000 lt
c) Petrolio lampante o cherosene		
usato come carburante	337,49064	1000 lt
usato per riscaldamento	337,49064	1000 lt
Biodiesel e gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o idrotrattamento (HVO)	617,40000	1000 kg
d) Gas di petrolio liquefatti GPL		
usato come carburante	267,76364	1000 kg
usato come combustibile per riscaldamento	189,94458	1000 kg
e) Gas metano		
1) per autotrazione	0,00331	m3
2) per usi industriali	0,01250	m3
3) per combustione usi civili(*):		
a) per consumi fino a 120 mc/anno	0,04400	m3
b) per consumi da 120 a 480 mc/anno	0,17500	m3
c) per consumi da 480 a 1560 mc/anno	0,17000	m3
d) per consumi oltre i 1560 mc/anno	0,18600	m3
f1) Oli combustibili per riscaldamento		
ad alto tenore di zolfo (ATZ)	128,26775	1000 kg
a basso tenore di zolfo (BTZ)	64,24210	1000 kg
f2) Oli combustibili per uso industriale		
ad alto tenore di zolfo (ATZ)	63,75351	1000 kg
a basso tenore di zolfo (BTZ)	31,38870	1000 kg
f3) Oli combustibili per prod.ne en.elettrica		
ad alto tenore di zolfo (ATZ)	15,40000	1000 kg
a basso tenore di zolfo (BTZ)	15,40000	1000 kg
g) Lubrificanti (imposta di consumo)	787,81000	1000 kg
h) Bitumi di petrolio (imposta di consumo)	30,99000	1000 kg

(*) Aliquote di accisa diverse per consumi nei territori ex cassa del Mezzogiorno ex art.1 DPR n. 218/78.

Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

ACCISE Variazione della tassazione dei carburanti dal 1° gennaio 2025

	Benzina	Gasolio	Biodiesel *single counting*	Biodiesel *double counting*	Gasolio agricolo	Gasolio forza motrice	GPL	Gas naturale
	euro/1.000 l	euro/1.000 l	euro/1.000 l	euro/1.000 l	euro/1.000 l	euro/1.000 l	euro/1.000 kg	euro al m³
Al 1° gennaio 2025	728,40	617,40	617,40	617,40	135,828	185,22	267,77	0,0031
Dal 15 maggio al 31 dicembre 2025	713,40	632,40	632,40	617,40	135,828	185,22	267,77	0,0031
Al 1° gennaio 2026	672,90	672,90	672,90	617,40	135,828	185,22	267,77	0,0031
Dal 19 marzo al 7 aprile 2026	472,90	472,90	472,90	617,40	104,038	141,87	167,77	0,0031
Dall'8 aprile al 1° maggio 2026	472,90	472,90	472,90	472,90	104,038	141,87	167,77	–
Dal 2 maggio al 10 maggio 2026	622,90	472,90	472,90	472,90	104,038	141,87	242,77	–
Dall'11 maggio al 22 maggio 2026	622,90	472,90	617,40	617,40	104,038	141,87	242,77	–

Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

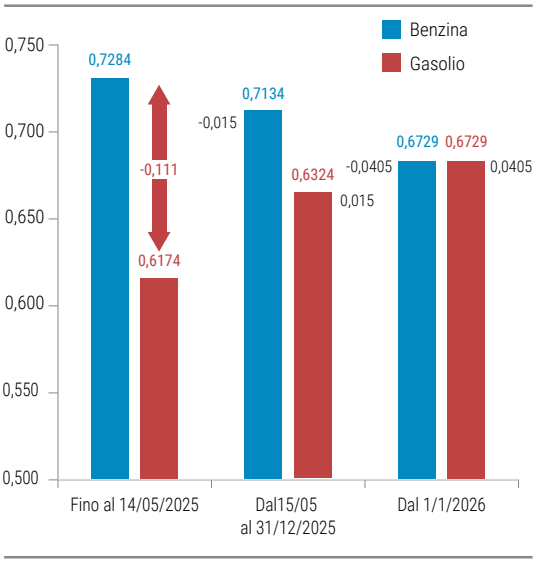
Di conseguenza a decorrere dal 1° gennaio 2026 la situazione è la seguente:

- l'accisa della benzina è stata ridotta da 713,40 a 672,90 euro/1.000 litri;
- l'accisa sul gasolio, compreso quello di origine vegetale classificato *single counting*, è stata aumentata da 632,40 a 672,90 euro/1.000 litri;
- le accise del gasolio per usi agricoli (135,88 euro/1.000 litri) e per quello utilizzato per la produzione di forza motrice con motori fissi (185,22 euro/1.000 litri) sono rimaste invariate.

A seguito del perdurare delle tensioni geopolitiche, che hanno determinato forti tensioni sui mercati internazionali dei carburanti, il Governo con il Decreto Legge 18 marzo 2026, n. 33, ha disposto, a decorrere dal giorno 19 marzo fino al 7 aprile 2026, la riduzione dell'accisa dei carburanti:

- benzina da 672,90 a 472,90 euro/1.000 litri;
- gasolio, compreso quello di origine vegetale classificato *single counting*, da 672,90 a 472,90 euro/1.000 litri;
- gas di petrolio liquefatto a 167,77 euro/1.000 litri.

2025 Progressivo allineamento delle accise *(€/litro)*



Tali aliquote sono poi state prorogate fino al 1° maggio 2026 con il Decreto Legge 3 aprile 2026, n. 42, che ha anche disposto che a decorrere dall'8 aprile e fino al 1° maggio 2026 l'allineamento dell'accisa dei gasoli paraffinici *double counting* con quella del gasolio (da 617,40 a 472,90 euro/1.000 litri), azzerando l'aliquota di accisa per il gas naturale usato come carburante.

Successivamente, il Consiglio dei Ministri ha emanato il Decreto Legge n. 63 del 30 aprile 2026, recante "*disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali*", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 99 del medesimo giorno.

Il provvedimento ha confermato i livelli di accisa per:

- il gasolio usato come carburante (472,90 euro/1.000 litri);
- l'HVO usato come carburante di cui all'art- 3 Decreto Legislativo n. 43/2025 (472,90 euro/1.000 litri);
- il gas naturale usato come carburante (0,00 euro/metro cubo)

e ha disposto le seguenti variazioni di aumento dell'accisa per:

1. la benzina da 472,90 a 622,90 euro/1.000 litri;
2. il GPL autotrazione da 167,77 a 242,77 euro/1.000 kg)

a decorrere dal 2 al 10 maggio 2026.

Infine, nel Decreto Ministeriale dell'8 maggio 2026 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 106, il Ministro delle Finanze, di concerto con il MASE, ha confermato, dall'11 maggio e fino al 22 maggio 2026, le aliquote di accisa dei carburanti nelle seguenti misure:

a) benzina: 622,90 euro per 1.000 litri;

b) oli da gas o gasolio usato come carburante: 472,90 euro per 1.000 litri;

c) gas di petrolio liquefatti (GPL) usati come carburanti: 242,77 euro per 1.000 kg;

d) gas naturale usato come carburante: zero.

Non essendo stato previsto nulla per l'HVO usato come carburante, di cui all'art. 3 del Decreto Legislativo n. 43/2025, dall'11 maggio l'aliquota di accisa dell'HVO prodotto da materie prime Annex IX ritorna a 617,40 euro per 1.000 litri.

La fiscalità sui biocarburanti

L'introduzione nel maggio del 2025 di un differente livello di tassazione fra i biocarburanti *double counting*, vale a dire HVO e biodiesel immessi in consumo in purezza, e prodotti con materie prime indicate nell'Annex 9 della Direttiva UE 2018/2001, rispetto a quelli *single counting*, tassati con la stessa aliquota del gasolio fossile usato come carburante, hanno posto la necessità di costruire una prassi operativa che non pregiudichi la costruzione e lo sviluppo dell'intera filiera dei combustibili rinnovabili sostenibili, che ha necessità di operare in un contesto di regole comuni a quelle dei competitor europei ed extraeuropei.

Si è dovuto anzitutto tenere conto che la previsione dello stoccaggio segregato delle materie prime introdotte negli stabilimenti di produzione dei biocarburanti non avrebbe permesso ai medesimi stabilimenti una significativa flessibilità operativa, poiché molti di questi sono stati realizzati attraverso un processo di conversione delle raffinerie di oli minerali utilizzando un parco di serbatoi di stoccaggio di materie prime già esistente.

Un'altra criticità affrontata è stata l'oggettiva difficoltà derivante dai differenti termini temporali degli adempimenti fiscali, compresa la liquidazione dell'imposta sul biocarburante al momento dell'immissione in consumo, con quelli relativi l'acquisizione della certificazione di sostenibilità, necessaria per il corretto assolvimento dell'obbligo ambientale.

In quest'ottica l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nell'ambito del perimetro normativo comunitario e nazionale, con la Circolare n. 31/2025 ha previsto, presso gli impianti di produzione e i depositi fiscali, la **detenzione dei prodotti lo stoccaggio**

DIFFERIMENTO PLASTIC TAX

L'articolo 1 comma 125 della Legge n. 199/2025 ha disposto il rinvio al 1° gennaio 2027 all'adozione dell'imposta di consumo di 0,45 euro/kg sui manufatti in plastica mono uso.

DIGITALIZZAZIONE FILIERA PETROLIFERA

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con specifico provvedimento del 15 settembre ha per l'ennesima volta rinviato al 1° gennaio 2027 l'adozione dei documenti fiscali in forma telematica utili per la circolazione degli **oli lubrificanti** e per i carichi non predeterminati di **GPL**.

promiscuo con contabilità separata sia delle materie prime che dei prodotti finiti. Sulla base di questo assunto, il biocarburante prodotto viene ripartito tra le due categorie fiscali, agevolato e no, in misura proporzionale ai quantitativi di ciascuna tipologia di materia prima lavorata, e quindi accertato fiscalmente e preso in carico nei registri di ciascuna tipologia di prodotto.

Per le sole bioraffinerie è invece consentita la retrocessione a semilavorato del prodotto giacente nel serbatoio a conclusione delle operazioni di estrazione dall'impianto. La suddetta giacenza è ripartita tra le due categorie fiscali di prodotto in base alla medesima proporzione rilevata durante le operazioni di accertamento fiscale.

Inoltre, l'Agenzia ha precisato che in mancanza della relativa certificazione ambientale, l'iscrizione nei registri fiscali degli impianti petroliferi delle partite delle materie prime e/o dei prodotti può essere fatta sulla base delle informazioni riportate nella documentazione fiscale, commerciale e/o doganale che accompagna la merce, allo scopo di far coincidere temporalmente gli obblighi ambientali con quelli fiscali.

Progetto "SICURA"

Nel corso del 2025 è iniziato lo studio di fattibilità del progetto Unem denominato **"Sistema Centralizzato di Anagrafica Automezzi Carburanti" (SICURA)** che prevede la costruzione di un portale centralizzato e condiviso contenente i dati dei veicoli autorizzati al trasporto dei carburanti con l'obiettivo di migliorare ulteriormente la compliance normativa, ridurre i rischi di frode le irregolarità e semplificare la gestione operativa degli ingressi al carico delle autobotti.

Il progetto, attraverso la digitalizzazione dei processi, intende ottimizzare e velocizzare il processo di qualifica, catalogazione e verifica documentale degli automezzi per rendere più efficiente la filiera logistica, eliminando l'onere in capo ai depositi di stoccaggio speditori, la raccolta e l'archiviazione delle informazioni.

Nel sistema sono identificati quattro categorie di operatori, ciascuno con un ruolo specifico:

1) **Unem**: committente per la costituzione della Piattaforma, a cui potranno accedere le Aziende associate ed eventualmente Aziende terze;

2) **Trasportatore/Vettore**: responsabile dell'inserimento e dell'aggiornamento dei dati. Ogni azienda di autotrasporto carburanti dovrà caricare e mantenere sempre aggiornati i documenti obbligatori dei propri veicoli e degli autisti sul portale (polizze assicurative, certificati ADR[1], revisioni, collaudi cisterne, n. patentino ADR e scadenza, ecc.). In questo modo il trasportatore garantisce che le informazioni dei suoi mezzi siano disponibili e verificate in anticipo da tutti gli altri attori, evitando di inviare al carico veicoli con documentazione mancante o scaduta che ritarderebbero la caricazione;

3) **Operatori logistici depositi e raffinerie**: gli utenti che potranno consultare la scheda di ciascun veicolo in arrivo e verificarne in anticipo lo stato documentale, assicurandosi che ogni mezzo sia in regola prima di consentirne l'accesso all'impianto. Grazie al sistema centralizzato, i depositi eviteranno l'ingresso di veicoli non conformi e potranno snellire le procedure di accettazione, riducendo il rischio di blocchi dell'ultimo minuto dovuti a documenti mancanti o irregolari;

[1] ADR - Agreement for transport of Dangerous goods by Road.

4) ***Stakeholder* istituzionali**: soggetti che, pur non interagendo operativamente con il portale come utenti quotidiani, possono trarre vantaggio dalla sua adozione in termini di attività di controlli su strada in termini di legalità, sicurezza del trasporti e di contrasto alle frodi.

L'architettura del sistema Unem consente d'interoperare con i sistemi informativi già in uso presso trasportatori, depositi, compagnie assicurative e altri *stakeholder* della filiera, come ad esempio con la Motorizzazione Civile che rappresenta una fonte primaria e autorevole per i dati anagrafici e tecnici dei veicoli in Italia.

Il sistema interagirà anche con la piattaforma "*Oil Cloud*" oggi utilizzata per lo scambio di dati sui viaggi nella rete distributiva carburanti, come elemento di integrazione dei dati di viaggio, ma non come componente centrale. Il nuovo sistema di anagrafica degli automezzi, infatti, potrà essere trasversale a tutta la filiera degli associati Unem, estendendo il suo raggio d'azione anche a contesti e segmenti operativi non coperti da "*Oil Cloud*", quali ad esempio il trasporto di GPL, bitumi e lubrificanti e in generale le consegne di carburante in ambito extra-rete, oppure tutta la "chimica" che rientra nel comparto Oil&Gas.

I prodotti energetici e l'ambiente

Il punto sull'attuazione del Pacchetto *"Fit for 55"*

Dei 13 provvedimenti che compongono il Pacchetto "Fit for 55", resta ancora da adottare, a livello comunitario, quello sulla revisione della Direttiva sulla fiscalità energetica (ETD[1]). A livello nazionale sono invece in piena fase attuativa i Regolamenti e le Direttive già recepite nel nostro ordinamento.

La riforma dell'Emission Trading System (ETS) **-** Con il Decreto Legislativo 10 settembre 2024, n. 147, sono state recepite le due nuove Direttive europee in materia di ETS, relative al trasporto aereo (2023/958) e agli altri settori (2023/959)[2]. In particolare, con il recepimento di quest'ultima Direttiva è stata data attuazione anche al nuovo sistema ETS2 che andrà a regolamentare le emissioni di CO_2 nei settori del trasporto stradale e residenziale che saranno gestiti da un apposito Comitato ETS2 che si affiancherà al già esistente Comitato ETS (ETS1), recentemente aggiornato, che gestirà i settori industriale, marittimo ed aviazione.

Relativamente al sistema ETS1, nel corso dell'anno sono state affrontate le tematiche relative alle interazioni dell'ETS con la Direttiva RED III e con i Regolamenti marittimo (ReFuel Maritime) ed aviazione (ReFuel Aviation). A seguito di diversi confronti tra le istituzioni e gli *stakeholder*, sono state definite delle cosiddette ITO - Indicazioni Tecniche e Operative - che dettagliano le modalità per la rendicontazione e la verifica della sostenibilità del biometano e per soddisfare le condizioni di utilizzo delle Garanzie di Origine (GO) messe all'asta ai fini della *compliance* ETS nel settore marittimo.

In tema di costi indiretti ETS, la nuova dotazione del Fondo per la transizione energetica nel settore industriale di 600 milioni di euro ne ha consentito una compensazione per il settore della raffinazione sicuramente più in linea con i costi sostenuti.

Sempre in tema ETS1, di notevole rilevanza è **la revisione in atto dei *benchmark* per il calcolo delle quote gratuite spettanti nel periodo 2026 – 2030**. Molto critica per il settore della raffinazione è la revisione del *benchmark*, poiché, a seguito dell'eliminazione dell'intercambiabilità tra combustibili ed elettricità, la metodologia di calcolo non è stata correttamente adeguata al nuovo principio. FuelsEurope ha evidenziato questo aspetto alla Commissione europea da cui si attende una decisione.

Procede, al contempo, il processo attuativo del meccanismo ETS2. Diverse problematiche sono attualmente in discussione tra gli *stakeholder* e le Istituzioni sia nazionali che comunitarie. Va anzitutto ricordato che nel Consiglio dei Ministri dell'Ambiente del 4 novembre scorso a Bruxelles è stato deciso il **posticipo di un anno, dal 2028 al 2029, dell'obbligo di restituzione delle quote ETS2**. Di conseguenza, le procedure d'acquisto delle quote si avvieranno nel 2028 con possibilità di anticipare una parte degli acquisti nel 2027.

Altra azione rilevante è stata la **proposta di revisione della Market Stability Reserve (MSR)** che si ritiene possa migliorare la capacità di fornire un segnale di prezzo stabile e credibile, condizione essenziale per accompagnare la transizione nei settori interessati senza generare effetti economici e sociali sproporzionati.

Un ultimo elemento fortemente impattante sono le procedure per dare corretta attuazione alla disposizione dell'ETS2, che impone la **valutazione del trasferimento dei costi di *compliance* ai consumatori finali**. La disposizione presenta infatti rilevanti criticità di carattere metodologico e operativo in base alle quali risulterebbe oggettivamente impossibile determinare l'entità del *cost pass-through* nel settore dei carburanti, in ragione delle modalità con cui si forma il prezzo delle *commodity* energetiche.

[1] ETD – Energy Taxation Directive.

[2] Le nuove Direttive vanno a modificare la Direttiva originaria 2003/87/CE.

Il FuelUE Maritime (2023/1805/UE) – Il Regolamento è pienamente operativo e l'azione negli ultimi mesi si è concentrata sulla definizione di procedure di verifica e controllo che garantiscano certezza normativa agli armatori, quali soggetti obbligati in questo Regolamento. In particolare, l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per rispettare l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore del trasporto marittimo, deve essere correttamente certificato per questa normativa e per quelle ad essa collegate (ETS e RED III).

Pertanto, ai fini della applicazione delle disposizioni del Regolamento, il MASE ha pubblicato nei mesi scorsi "Indicazioni Tecniche Operative" per la certificazione della sostenibilità dei biocarburanti e biometano e per l'accreditamento dei verificatori per le certificazioni FuelUE Maritime. Viene in questo modo regolamentato il rilascio delle POS[1] e delle POC[2] nonché delle GO per il biometano.

Il ReFuel Aviation (2023/2405/UE) – Anche il Regolamento ReFuelEU Aviation è in una fase di piena attuazione[3].

L'ENAC[4], designata quale Autorità competente, ha pubblicato nel corso del 2025 le Indicazioni Tecniche Operative (ITO) per quanto attiene l'impiego dei carburanti alternativi per l'aviazione in compliance con il Regolamento e l'assegnazione delle quote ETS ad essi collegate.

Nello specifico, le ITO 2025 definiscono i principi di assegnazione agli operatori di aerei commerciali delle quote ad essi riservate per l'uso di carburanti alternativi per l'aviazione, rilasciando assegnazioni variabili in relazione ai carburanti utilizzati.

Viene anche definita la documentazione necessaria al *reporting* sui quantitativi di carburanti sostenibili per l'aviazione utilizzati e quella connessa alle POS e alle POC.

Il recepimento della Direttiva RED III (2023/2413/UE) – Il Decreto Legislativo n. 5/2026 ha recepito nell'ordinamento nazionale la Direttiva RED III[5]. Il provvedimento introduce target e obblighi specifici sui combustibili rinnovabili per il settore dei trasporti, definendo con maggiore chiarezza gli operatori economici chiamati a contribuire alla decarbonizzazione di questo settore. Tuttavia, vengono delineati gli obiettivi generali da traguardare nei trasporti al 2030, rinviando ad un successivo decreto attuativo la declinazione di tutti i target e sub-target che i soggetti obbligati dovranno rispettare. I lavori per l'elaborazione di questo decreto attuativo sono stati avviati lo scorso mese di febbraio nell'ambito del Tavolo Tecnico sulle Energie Rinnovabili nei Trasporti istituito dal MASE. Obiettivo del Ministero è quello di pervenire alla sua pubblicazione entro la fine dell'anno per poter applicare le disposizioni della RED III a partire dal 2027. Per il 2026 resta infatti confermata la normativa vigente definita dai precedenti decreti ministeriali del 2023.

Molti elementi del Decreto Legislativo n. 5/2026 sono completamente condivisibili, mentre altri introducono alcune criticità da regolamentare attentamente. Tra gli elementi positivi si ricordano: il sistema sanzionatorio, l'esclusione dalla RED III del settore aereo, il rinvio a decreti successivi per eventuali obblighi sul bunker marino, l'eliminazione del divieto sul PFAD[6], l'incremento del *cap* (tetto) per le materie prime *double counting* (di cui all'Annex IX Parte B) dall'1,7 per cento al 5 per cento e la possibilità di utilizzare biocarburanti in purezza nel settore agricolo. Tra le criticità si segnalano: l'ipotesi di confermare la traiettoria sugli obblighi di rinnovabili nelle benzine fino al 5 per cento nel 2030; il sub-target dello 0,5 per cento per gli usi diretti degli RFNBO[7].

Unem ha evidenziato nelle sedi opportune l'inefficacia di sub-target, proponendo di fissare target generali lasciando agli operatori la scelta della tecnologia ottimale per il rispetto dell'obbligo sulla base del proprio assetto industriale. Quanto agli RFNBO, si tratta di un prodotto ancora in fase embrionale, con una

[1] POS - Proof of Sustainability.

[2] POC - Proof of Compliance.

[3] Lo scorso dicembre è stato pubblicato il Decreto Legislativo 10 dicembre 2025, n. 187, recante disposizioni sanzionatorie per la violazione degli obblighi in materia di fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione.

[4] ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

[5] Il provvedimento va a modificare il precedente Decreto Legislativo n. 199/2021.

[6] PFAD – Palm Fatty Acid Distillate.

[7] RFNBO – Renewable Fuels of Non-Biological Origin.

capacità produttiva ridotta, iter autorizzativi complessi e una domanda in usi diretti praticamente ancora inesistente.

Quanto alle altre disposizioni, è necessario introdurre puntuali precisazioni per evitare dubbi interpretativi della legge. Tra queste si ricorda: il montante; CIC[1] addizionali per i biocarburanti in purezza; gestione del biometano avanzato nei contratti con il GSE[2]; regolamentazione dei CIC rilasciati in corrispondenza di forniture di energia elettrica rinnovabile da colonnine ad accesso pubblico.

La Direttiva sulla tassazione energetica (ETD) Nell'ambito del pacchetto "Fit for 55" la revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia (ETD) resta l'unica norma ancora da adottare. Anche nel corso del 2025, infatti, non è stata raggiunta una convergenza tra tutti gli Stati membri rispetto alle numerose proposte di compromesso presentate dalle Presidenze di turno.

Il Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) – Sono proseguiti a livello europeo i lavori per l'estensione del campo di applicazione del cosiddetto Cross Border Adjustment Mechanism (CBAM) ad altri settori industriali, che al momento non comprende i prodotti della raffinazione. Resta tuttora irrisolto il problema legato alle esportazioni di prodotti dall'Unione europea che, nelle condizioni attuali, soffrirebbero di una grave perdita di competitività rispetto ai prodotti commercializzati da Paesi extra-UE, privi di misure o con misure più blande di quelle europee.

L'Automotive Package e la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO_2 delle auto e dei veicoli commerciali leggeri – I testi definitivi delle diverse misure del pacchetto automotive sono stati pubblicati dalla Commissione europea lo scorso 16 dicembre. Di particolare interesse è la proposta che modifica il Regolamento (UE) 2019/631 sugli standard di emissione di CO_2 delle auto e dei veicoli commerciali leggeri. La proposta di introdurre un **obiettivo di riduzione del 90 per cento delle emissioni di CO_2 allo scarico per i nuovi veicoli leggeri (invece che il 100 per cento), combinato con un meccanismo di compensazione delle emissioni di CO_2 con i biocarburanti** è sicuramente positiva e rappresenta il primo segnale di riconoscimento dei combustibili rinnovabili per la decarbonizzazione del trasporto stradale. Tuttavia, si ritiene che le aperture accordate sui biocarburanti e sulla revisione dei target di riduzione della CO_2 siano più formali che sostanziali e pertanto prive di efficacia ai fini del ripristino della competitività del settore automotive e della corretta valorizzazione del contributo dei combustibili rinnovabili sostenibili.

Unem, per sostenere le Istituzioni italiane nelle discussioni comunitarie nel Parlamento e nel Consiglio europeo, ha messo a punto un *position paper* con alcune proposte di modifica, i cui punti principali sono i seguenti:

- il riconoscimento, fin da subito (e non a partire dal 2035), del ruolo di tutti i carburanti RED *compliant* nell'ambito delle normative sugli standard di CO_2 per auto e van;
- l'introduzione di una nuova classe di veicoli a emissioni zero (ZEV) alimentati esclusivamente a Combustibili rinnovabili sostenibili (CNF), da includere sia nei regolamenti sugli standard di CO_2 per i veicoli leggeri e pesanti che nel Clean Corporate Vehicle;
- l'anticipazione al 2027della possibilità di utilizzo dei crediti dai Combustibili rinnovabili sostenibili, in modo da riconoscere il contributo che i biocarburanti stanno dando già oggi alla decarbonizzazione del trasporto su strada.

Il Regolamento Metano

Il cosiddetto Regolamento Metano (EUMR 2024/1787) che entrerà in vigore dal 2027 interviene sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore dell'energia, stabilendo le norme per monitorare, verificare e comunicare le emissioni di metano dell'Unione europea secondo standard ben definiti. Sono previsti nuovi e complessi requisiti per l'importazione di petrolio greggio con possibili ricadute negative sia sul piano della sicurezza energetica sia su quello industriale.

Il Regolamento prevede infatti nuovi obblighi di monitoraggio e verifica delle emissioni di

[1] CIC – Certificati di Immissione al Consumo.

[2] GSE – Gestore Servizi Energetici.

metano associate alla produzione del greggio, validati da enti terzi indipendenti e accreditati. Gli importatori dovranno dimostrare che i produttori da cui importano il greggio adottano stringenti standard di Monitoraggio Reporting e Verifica (MVR) o misure equivalenti. Poiché solo pochissimi produttori mondiali sono in grado di soddisfare questi standard, ciò ci pone di fronte a un possibile scenario di forte tensione sugli approvvigionamenti e sui prezzi, perché il nostro sistema industriale dipende da una pluralità di fornitori per mantenere stabilità e continuità nella raffinazione.

Considerato che le alternative realmente disponibili per sostituire i volumi che verrebbero a mancare sono limitate o inesistenti, il rischio, concreto e imminente, è che l'Italia e l'Europa si trovino con un portafoglio di fornitori drasticamente ridotto e concentrato su pochi Paesi, in una fase geopolitica in cui la diversificazione non è solo una scelta strategica, ma un'esigenza vitale.

Un recente studio condotto da Wood Mackenzie mostra infatti che gli **standard tecnici fissati dal Regolamento metterebbero fuori mercato l'87 per cento delle importazioni di greggio in Europa e il 43 per cento di quelle del gas.** Per il settore della raffinazione europea significherebbe una **riduzione del 50 per cento della capacità produttiva**, equivalente alla **chiusura di 40 raffinerie**.

Il Consiglio europeo ha riconosciuto questi rischi e ha chiesto di inserire l'EUMR nell'agenda di semplificazione. Al riguardo, le imprese energetiche hanno richiesto l'attuazione di un meccanismo di sospensione temporanea (*Stop-the-Clock*) per avere il tempo necessario a individuare soluzioni praticabili attraverso adeguamenti mirati del Regolamento.

Unem, oltre a partecipare all'apposita *task force* istituita da FuelsEurope, segue le iniziative per l'adozione concreta del Regolamento in Italia. È attualmente in discussione presso il Parlamento italiano un Disegno di Legge recante delega al Governo per la definizione del quadro legislativo ancora mancante per l'adempimento agli obblighi di riduzione delle emissioni di metano nel settore dell'energia.

L'obiettivo di abbattere le emissioni di metano è condiviso, ma servono strumenti regolatori realistici, proporzionati e tecnicamente attuabili.

L'Industrial Accelerator Act

L'Industrial Accelerator Act (IAA) è una proposta normativa dell'Unione europea diretta ad accelerare lo sviluppo industriale delle tecnologie pulite necessarie alla transizione energetica. È uno dei pilastri dell'European Green Deal e mira a rendere l'Europa più competitiva nella produzione europea di tecnologie a zero emissioni con la velocizzazione dei permessi per nuovi impianti industriali e con il sostegno degli investimenti e dell'innovazione per la decarbonizzazione dell'economia.

Sebbene l'industria della raffinazione sia inclusa tra i settori strategici del Regolamento, rimangono fuori i prodotti della bioraffinazione tra i **Combustibili rinnovabili sostenibili** dell'Annex II.

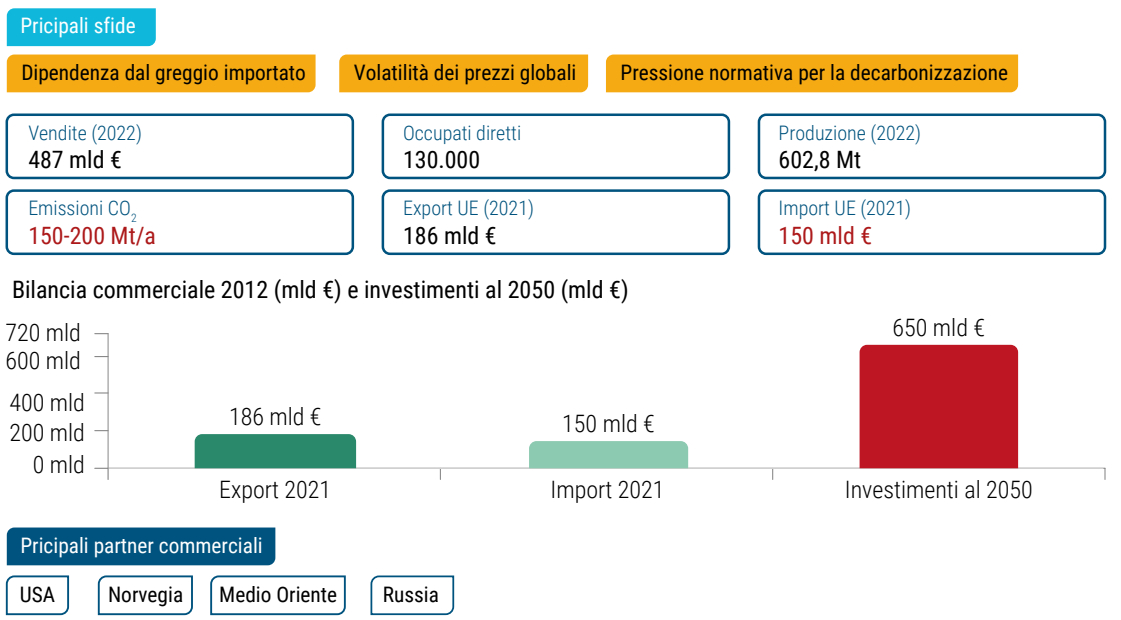
Unem ritiene cruciale che i Renewables fuels (biofuels/RNFBO) **siano inclusi nell'elenco di prodotti strategici per la sicurezza energetica europea, poiché considerarli tra i prodotti che richiedono quantitativi minimi di *local content*** (cioè *Made in EU*), **permetterà di assicurare anche lo sviluppo di una filiera europea di produzione di biocarburanti.**

Tuttavia, l'inclusione dei prodotti della raffinazione nelle misure di *lead market* previste dall'IAA comporterebbe l'introduzione di requisiti obbligatori negli appalti pubblici e nei regimi di sostegno pubblico. Potrebbe al riguardo preoccupare soprattutto l'obbligo di origine UE dei *feedstock*, per cui sarà necessario chiarire nell'ambito del Regolamento l'esatto perimetro di questa disposizione.

La raffinazione è il settore con il fabbisogno di investimento più elevato tra le diverse industrie energivore, stimato in 650 miliardi di euro entro il 2050.

Questa cifra, necessaria per la decarbonizzazione dei processi e la riconversione in bioraffinerie, giustifica la richiesta di includere i prodotti della raffinazione e i biocarburanti prodotti nell'Unione tra i prodotti strategici e "*low-carbon*", garantendo loro l'accesso prioritario a procedure semplificate e regimi di sostegno.

EUROPA La raffinazione nell'Industrial Accelerator Act



Fonte: Camera dei Deputati, Elementi per la verifica di sussidiarietà, La proposta di regolamento sull'accelerazione industriale, (Proposta di regolamento COM(2026)100), n. 152, 5 maggio 2026

L'AccelerateEU

Il Piano AccelerateEU risponde alla crisi energetica del 2026, scaturita dal conflitto in Medio Oriente, affrontando la vulnerabilità dell'Europa che importa il 57 per cento del proprio fabbisogno fossile.

Nell'individuare le diverse azioni programmate per gestire la crisi geopolitica, il **Piano riconosce il ruolo strategico della raffinazione nel garantire la copertura della domanda energetica nei trasporti** e propone un pacchetto di azioni mirate e coordinate.

A partire da maggio 2026, la Commissione valuterà, infatti, in modo sistematico la capacità e il fabbisogno di raffinazione in Europa, con l'obiettivo di massimizzare l'utilizzo degli impianti esistenti e rafforzare la resilienza delle forniture di tutti i prodotti petroliferi. Parallelamente, saranno promossi **l'aumento della produzione europea di biocarburanti sostenibili e l'istituzione di un Osservatorio sui carburanti**, incaricato di monitorare in modo continuo disponibilità e livelli delle scorte nel settore dei trasporti.

La Commissione inoltre proporrà, in coordinamento con gli Stati membri, i fornitori e gli *stakeholder* dell'aviazione, azioni per diversificare le fonti di approvvigionamento del jetfuel e per massimizzare le rese in jet fuel dalla capacità di raffinazione esistente

Per proteggere famiglie e imprese dai rincari, il piano propone infine l'introduzione di aiuti di Stato temporanei, *voucher* energetici e incentivi fiscali mirati. L'obiettivo strutturale è **accelerare la transizione verso un sistema energetico autonomo, pulito e resiliente**. Altre azioni principali includono l'incremento delle rinnovabili a 100 GW annui, la diffusione massiccia di pompe di calore e lo sviluppo dell'idrogeno rinnovabile. È inoltre fondamentale, secondo il Piano, potenziare le infrastrutture di rete tramite le "*Energy Highways*" e l'installazione di *smart meter* per aumentare la flessibilità. Infine, il Piano mobilita massicci investimenti pubblici e privati, sfruttando i proventi del sistema EU ETS e i fondi PNRR entro il 2026, per garantire stabilità, sicurezza e competitività industriale a lungo termine all'interno dell'Unione europea.

La Direttiva IED

A seguito della pubblicazione della modifica della Direttiva sulle emissioni industriali (IED) e della sua entrata in vigore il 4 agosto 2024, nel corso del 2025 è proseguita l'attività a livello

comunitario per la predisposizione della legislazione secondaria e a livello nazionale per la sua implementazione nel nostro ordinamento.

A livello nazionale Unem ha continuato a collaborare con Confindustria in merito al recepimento della Direttiva che dovrà essere ratificato entro il 1° luglio 2026. Recentemente è stato predisposto un testo aggiornato che ha subito modifiche sostanziali rispetto a precedenti versioni, su cui però ci sono ancora margini di miglioramento.

RENTRI - Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti

L'implementazione del Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti (RENTRI) ha richiesto al settore un impegno continuo. Per supportare le Associate, Unem ha intensificato gli incontri per la sua implementazione iniziati a partire da giugno 2024, coinvolgendo raffinerie, depositi e cantieri di bonifica.

Nel 2025 è stato dato avvio all'utilizzo del registro elettronico, dopo oltre 25 anni di utilizzo del modello cartaceo. I primi due scaglioni dei produttori di rifiuti (febbraio e giugno 2025) hanno coinvolto oltre il 90 per cento degli impianti delle Associate. Nel primo scaglione sono emerse difficoltà soprattutto nei trasporti intermodali e transfrontalieri, dove la necessità di conciliare documenti di diversa natura ha creato problemi di coerenza tra prassi e nuovi modelli RENTRI. Alcune rigidità sono derivate anche dai singoli *software* gestionali adottati dalle aziende. Il confronto periodico ha permesso di identificare queste criticità e trasferirle ai tavoli istituzionali.

Per il secondo scaglione, gli incontri si sono concentrati sulle procedure di accreditamento, sulla creazione dei registri digitali e sulla simulazione delle movimentazioni e l'intero processo si è concluso senza rilievi particolari.

Si è poi passato a lavorare sull'avvio del Formulario di Identificazione dei Rifiuti digitale (xFIR) partito il 13 febbraio 2026, con l'obiettivo di analizzarne l'applicazione concreta, confrontando i diversi sistemi gestionali e raccogliendo le principali criticità operative. L'avvio è stato accompagnato da alcune criticità legate a un incidente di servizio, che ha portato il MASE

Omnibus UE

Nel 2025, la Commissione ha presentato **dieci proposte omnibus** che riducono i costi amministrativi di 11,9 miliardi di euro.

Proposte omnibus presentate:

- Omnibus **X** sul Commissione adottate il 16 dicembre 2025.
- Omnibus **IX** sul **settore automobilistico**. Proposta della Commissione adottata il 16 dicembre 2025.
- Omnibus **VIII** sulla **legislazione ambientale**. Proposte della Commissione adottate il 10 dicembre 2025.
- Omnibus **VII** sul **digitale**. Proposte della Commissione adottate il 19 novembre 2025.
- Omnibus **VI** sulle **sostanze chimiche**. Proposte della Commissione adottate l'8 luglio 2025.
- Omnibus **V** sulla **difesa**. Proposte della Commissione adottate il 17 giugno 2025.
- Pacchetto Omnibus **IV** su **piccole e medie imprese, digitalizzazione e specifiche comuni**. Proposte della Commissione adottate il 21 maggio 2025.
- Omnibus **III** sulla **politica agricola comune**. Proposta della Commissione adottata il 14 maggio 2025.
- Pacchetto Omnibus **II** sulla **semplificazione degli investimenti**. Proposta della Commissione adottata il 26 febbraio 2025.
- Pacchetto **Omnibus I** sulla **sostenibilità**. Proposte della Commissione adottate il 26 febbraio 2025.
- Pacchetto Omnibus I sul meccanismo di adeguamento del carbonio alla frontiera (**CBAM**). Proposta della Commissione adottata il 26 febbraio 2025.

Prossime proposte omnibus: Omnibus sui prodotti energetici, Omnibus sulla tassazione, Omnibus per i cittadini.

ad attivare le procedure di emergenza previste dal Decreto Direttoriale n. 25/2026. In questa fase il sistema ha operato con un doppio binario digitale e cartaceo, che resterà in vigore sino al 15 settembre 2026[1], data dalla quale saranno applicate le sanzioni in caso di mancata o incompleta trasmissione dei dati. La situazione operativa si è rivelata eterogenea tra gli impianti, rendendo necessario un costante lavoro di confronto con MASE e Confindustria per chiarire le questioni ancora aperte.

Digitalizzazione delle AIA

ISPRA, su mandato Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), ha avviato un progetto di digitalizzazione del *reporting* ambientale previsto dalle Autorizzazioni Integrate Ambientali (AIA) con il supporto tecnico di IBM, chiedendo il coinvolgimento delle raffinerie tenuto conto che sono tra le istallazioni più complesse soggette ad AIA. Unem ha svolto un ruolo di coordinamento nel processo di confronto strutturato con il MASE e con ISPRA per garantire omogeneità applicativa e funzionalità degli strumenti digitali in fase di sviluppo. Nel corso degli ultimi mesi, l'Associazione ha inoltre promosso sessioni tecniche dedicate con ISPRA, mentre nella seconda metà del 2025 è stata svolta la fase di sperimentazione per verificare le funzionalità del sistema, individuare criticità applicative e assicurare che le specificità dei diversi stabilimenti siano adeguatamente considerate.

L'attività si inserisce in un più ampio percorso di semplificazione e digitalizzazione degli adempimenti ambientali, nel quale Unem garantisce supporto tecnico continuativo alle Associate e rappresentanza coordinata presso le Istituzioni.

Principali dossier ambientali e di sostenibilità 2025

Nel corso del 2025 Unem ha seguito numerosi dossier ambientali di rilievo strategico, sia a livello nazionale che comunitario, con un ruolo attivo nei tavoli tecnici istituzionali e nelle interlocuzioni con le associazioni di riferimento, Confindustria e FuelsEurope (vedi Omnibus Ue).

[1] Proroga intervenuta con la conversione del Decreto Legge milleproroghe, la Legge 27 febbraio 2026, n. 26 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 49 del 28 febbraio 2026 è in vigore dal 1° marzo 2026.

1. Pacchetto Commissione europea di semplificazione – "Omnibus Ambiente"

La Commissione europea ha presentato a dicembre 2025 il pacchetto *Omnibus Ambiente*, finalizzato alla semplificazione di diverse normative relative a emissioni industriali, economia circolare, valutazioni ambientali e dati geospaziali. Il pacchetto comprende sei atti legislativi (tre regolamenti e tre direttive), tra cui la proposta per la razionalizzazione delle VIA e quella di semplificazione delle normative su rifiuti ed emissioni. Le misure previste risultano tuttavia limitate rispetto alle richieste avanzate in sede di consultazione. Unem, in raccordo con Confindustria e FuelsEurope, ha preparato pro-

Omnibus VIII sulla legislazione ambientale

6 proposte: 3 direttive e 3 regolamenti

1. COM (2025) 981 Proposta di **regolamento** che modifica il Regolamento (UE) 2023/1542 e il Regolamento (UE) 2024/1244 per quanto riguarda la **semplificazione di alcuni requisiti e la riduzione degli oneri amministrativi**
2. COM (2025) 982 – Proposta di **Regolamento** che sospende l'obbligo di rappresentante autorizzato **EPR per batterie e imballaggi**
3. COM (2025) 983 – Proposta di **direttiva** che sospende l'obbligo di rappresentante autorizzato **EPR per rifiuti, RAEE e plastica monouso**
4. COM (2025) 984 – Proposta di **regolamento** che istituisce un quadro per la **razionalizzazione e l'accelerazione delle valutazioni ambientali**
5. COM (2025) 985 Proposta di direttiva che modifica la Direttiva 2007/2/CE per quanto riguarda la semplificazione di determinati requisiti per l'istituzione **dell'infrastruttura per l'informazione territoriale** nell'Unione
6. COM (2025) 986 – Proposta di **direttiva** di semplificazione della **normativa su rifiuti, emissioni industriali e impianti di combustione medi.**

Restrizioni PFAS

I PFAS (sostanze per- e polifluoroalchiliche) costituiscono un gruppo ampio di composti chimici caratterizzati da elevata persistenza e potenziale rischio ambientale e sanitario. A livello europeo e nazionale è stato avviato un importante rafforzamento delle norme che regolano uso, monitoraggio e restrizioni di queste sostanze.

1. **Quadro europeo**

   Restrizione REACH: la proposta di limitazione dell'intera classe dei PFAS ha ricevuto i pareri dei Comitati RAC e SEAC di ECHA, che stanno analizzando rischi e impatti socio economici su cui è stata aperta una consultazione pubblica.

   Regolamento (UE) 2025/1988 – Schiume antincendio: bando progressivo delle schiume fluorurate con limite di 1 mg/L per la somma dei PFAS dal 23 ottobre 2030; deroga fino al 2035 (50 mg/L) per attrezzature già in uso negli stabilimenti Seveso.

   Regolamento POPs su PFOA: dal 5 luglio 2025 scatta il bando dell'acido perfluoroottanoico (PFOA) nelle schiume antincendio; possibile ulteriore restrizione REACH tramite aggiornamento dell'Allegato XVII.

   Direttiva Quadro Acque (WFD): la revisione riconosce l'urgenza di includere i PFAS tra le sostanze emergenti da monitorare come prioritarie.

2. **Quadro nazionale**

   Acque potabili – Decreto Legislativo n. 102/2025: limite per la somma PFAS a 0,10 µg/L con obbligo dal 12 gennaio 2026; introdotto parametro per TFA; eliminato il parametro "PFAS totale" per mancanza di metodi analitici affidabili.

   Mozione parlamentare PFAS: impegna il Governo a rafforzare bonifiche delle falde, promuovere restrizioni UE, potenziare controlli negli impianti e integrare prescrizioni PFAS nelle AIA.

   Bonifiche: nella revisione degli allegati non sono ancora presenti CSC specifici per PFAS, con conseguente incertezza regolatoria nei procedimenti.

poste integrative, in particolare su permitting e *End of Waste*.

2. Restrizioni PFAS

Il tema dei PFAS ha rappresentato uno dei dossier più delicati dell'anno.

A livello Unione europea è infatti proseguito l'esame della proposta di restrizione REACH e, parallelamente, è entrato in vigore il regolamento che vieta progressivamente l'uso dei PFAS nelle schiume antincendio. Sono in corso confronti con ISPRA per studi sperimentali per la gestione dei PFAS in siti contaminati, in assenza delle relative CSC[1].

3. Tutela penale dell'ambiente

La Direttiva 2024/1203 sulla tutela penale dell'ambiente amplia da 9 a 20 le condotte costituenti reato e introduce sanzioni pecuniarie molto elevate, fino al 5 per cento del fatturato mondiale o 40 milioni di euro. Lo schema di decreto di recepimento è stato approvato in via definitiva ed è in attesa di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

4. Decreto "Terra dei Fuochi"

Il Decreto Legge n. 116/2025, convertito in Legge n. 147/2025, ha rafforzato il quadro sanzionatorio in materia di rifiuti, modificando il Testo Unico Ambientale e introducendo pene più severe per traffici illeciti, discariche abusive e abbandono di rifiuti. Rispetto al testo originario, la legge di conversione ha attenuato alcune misure, reintroducendo la contravvenzione per alcune violazioni e mantenendo la sanzione amministrativa per le informazioni inesatte o incomplete sul FIR. Unem sta supportando le Associate nell'analisi degli impatti operativi.

5. End of Waste per i rifiuti inerti

L'applicazione del Decreto Ministeriale n. 127/2024 ha sollevato criticità operative, in particolare per l'esclusione dei terreni provenienti da siti contaminati dal campo di applicazione della disciplina, indipendentemente dalla loro qualità effettiva. Ciò sta determinando pratiche disomogenee negli impianti di recupero, che

[1] CSC - Concentrazioni soglia di contaminazione: sono i livelli limite di inquinanti definiti dall'Allegato 5 alla Parte Quarta, Titolo V del Decreto Legislativo n. 152/2006 (Norme in materia ambientale).

spesso richiedono dichiarazioni aggiuntive ai produttori dei rifiuti. Unem, insieme ad ANCE[1], ha avviato un monitoraggio delle autorizzazioni e ha segnalato al MASE, tramite Confindustria, le ricadute negative della norma.

6. Semplificazioni normative a costo zero

Nel confronto aperto tra Confindustria e il Dipartimento della Funzione Pubblica, Unem ha contribuito con proposte di semplificazione "a costo zero", concentrate sul settore delle bonifiche. Tra le misure suggerite figurano chiarimenti procedurali, miglior coordinamento tra fasi autorizzative ed esecutive e l'introduzione di una disciplina specifica per le dismissioni e reindustrializzazioni nei siti contaminati. L'obiettivo è agevolare la rigenerazione dei siti industriali senza aumentare gli oneri amministrativi.

7. Sostenibilità.

L'iniziativa Omnibus I – *Stop the Clock* posticipa l'applicazione della CSRD[2] e della CSDDD[3], modificando sostanzialmente la tempistica di adeguamento per molte imprese del settore. Unem ha seguito queste evoluzioni, partecipando alle consultazioni europee e coordinandosi con Confindustria, BusinessEurope e FuelsEurope. Parallelamente è seguito il processo di semplificazione degli standard ESRS: la riduzione dei data point obbligatori e la possibilità di standard "light" per le PMI, rappresentano un'evoluzione significativa che Unem interpreta come un'opportunità l'evoluzione delle normative ambientali in linea con la transizione in corso e intende continuare nel suo ruolo di:

- monitoraggio costante dell'evoluzione normativa europea (REACH, POPs, WFD);
- coordinamento con Confindustria e FuelsEurope per valutare impatti industriali e posizioni comuni;
- analisi delle ricadute dei provvedimenti nazionali su acque, AIA e bonifiche;
- evidenziazione dei rischi legati a divieti generalizzati in assenza di alternative tecniche adeguate.

[1] ANCE - Associazione Nazionale Costruttori Edili.

[2] CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive.

[3] CSDDD - Corporate Sustainability Due Diligence Directive.

Il Progetto Riqualificazione Ambientale

Il Progetto Riqualificazione Ambientale (PRA) di Unem, attivo dal 2019, ha costituito anche nel 2025 una piattaforma stabile di confronto tra aziende energetiche, società di ingegneria ambientale, istituzioni, università e reti tecniche nazionali ed europee, consolidando il proprio ruolo attraverso un'intensa attività tecnica e formativa.

Tra i temi chiave dell'anno, la revisione degli allegati alle bonifiche, la gestione di terre e rocce da scavo, l'End of Waste inerti, RENTRI, nonché le semplificazioni amministrative.

Sono stati inoltre organizzati workshop su End of Waste (con ANCE), Water & Land Remediation (con IMPEL[1], ISPRA, ARPA) e sul Decreto Legge "Terra dei Fuochi" (con AIGI[2]), consolidando la partecipazione alle principali manifestazioni nazionali dedicate alle bonifiche e alla sostenibilità (SICON, RemTech ed Ecomondo).

Sul fronte formativo, il PRA ha proseguito ed implementato le attività formazione e collaborazione con il mondo accademico (Modulo sui siti di Interesse petrolifero al Master CTSI di Sapienza, RemTech School e corso con Università di Tor Vergata).

La comunicazione è stata potenziata anche grazie allo "Speciale Ecomondo" di Muoversi, che ha visto il contributo di 20 soci, e alla campagna LinkedIn dedicata al PRA.

Nel complesso, il 2025 ha confermato il PRA come strumento strategico di collaborazione pubblico privata, promotore di innovazione tecnica, semplificazione normativa e diffusione di competenze nella bonifica ambientale.

[1] La Rete IMPEL (European Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law) è stata istituita nel 1992 fra gli Stati membri dell'Unione europea come un network informale tra le Autorità responsabili della predisposizione, della implementazione e dell'attuazione della normativa ambientale.

[2] AIGI - Associazione Italiana Giuristi d'Impresa.

Attività del Gruppo Strategico Carburanti ed Energie alternative per la Mobilità

Il Gruppo Strategico Carburanti ed Energie Alternative per la Mobilità di Unem ha lanciato nel luglio scorso uno studio diretto ad analizzare la potenziale disponibilità di *feedstock* in Italia per le principali filiere dei biofuel nel rispetto dei vincoli normativi e di sostenibilità nazionali e comunitari.

Oltre a valutare il potenziale di conversione delle filiere nazionali, lo studio intende fornire raccomandazioni strategiche e di policy con orizzonte temporale al 2030 e al 2050.

Lo studio, tuttora in corso, è realizzato con il supporto fondamentale del Politecnico di Torino e con il coinvolgimento dei principali *stakeholder* della filiera dei biocarburanti, filiera agricola compresa.

Attività del Gruppo Strategico Lubrificanti

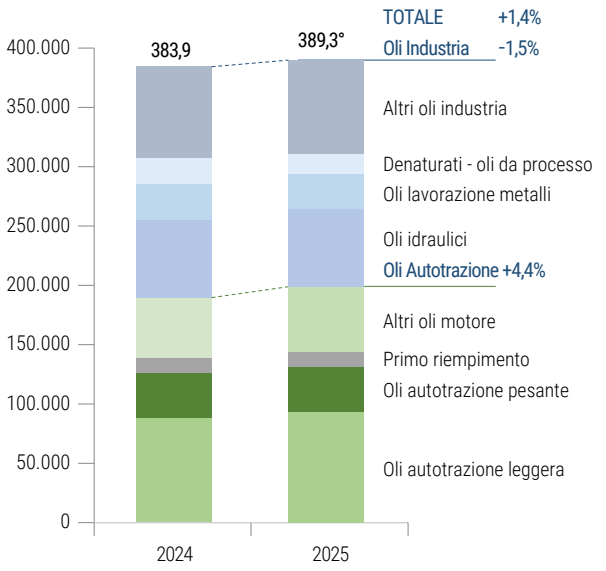
Il Gruppo Strategico Lubrificanti (GSL), istituito in ambito associativo nel 2018, si conferma anche nel 2025 un presidio tecnico–strategico essenziale per il settore, garantendo coordinamento, supporto normativo e impulso all'innovazione, in un quadro di crescente attenzione alla sostenibilità, alla sicurezza e alla competitività del sistema industriale italiano.

Dopo la pubblicazione del Rapporto "Lubrificanti e Sostenibilità" del 2024, l'attività per la sostenibilità nel settore dei lubrificanti è proseguita con la diffusione di *best practices* aziendali che valorizzano soluzioni circolari, l'utilizzo di basi rigenerate e di *packaging* a minore impatto, accompagnate da misure di tracciabilità dei lubrificanti ai fini fiscali, in linea con gli obiettivi di legalità dell'Associazione.

Tra i temi di rilievo seguiti dal Gruppo, figurano:

- ✓ **limiti PCB negli oli rigenerati** (Regolamento POPs) sui quali il settore ha espresso forte preoccupazione sulla proposta della Commissione europea di ridurre il limite da 25 ppm a 2,5 ppm, poiché tale soglia renderebbe impossibile la gestione sostenibile degli oli usati, obbligandone la destinazione alla combustione;
- ✓ **PFAS nei lubrificanti**, un tema su cui si è attivata una collaborazione con l'Istituto Superiore di Sanità per l'aggiornamento del dossier Ocse sulle sostanze alternative ai PFAS negli oli e lubrificanti;
- ✓ **implementazione di normative HSE per i lubrificanti**, quali: attuazione RENTRI e introduzione dell'xFIR digitale; *Cybersecurity*; Direttiva NIS2; Pacchetto Omnibus UE; salute e sicurezza sul lavoro; formazione e cultura della sicurezza;
- ✓ monitoraggio statistico del **mercato nazionale lubrificanti** rilevato dal MASE - che per gli oli industriali rappresenta un riferimento per il *Nowcasting* della produzione industriale del nostro Paese - e verifica con quelli del mercato degli oli soggetti a contributo ambientale (elaborati dal Conou[1]).

ITALIA I consumi di lubrificanti
(Migliaia di tonnellate)



(°) Comprensivo degli Oli bianchi e dei Trasformatori isolanti, il totale 2025 è pari a 432.755 tonnellate.
Fonte: Unem su dati L01 MASE

Nel 2025 i consumi di lubrificanti sono risultati in aumento dell'1,4 per cento rispetto al 2024, con dinamiche di recupero soprattutto nella seconda parte dell'anno.

1 Conou – Consorzio Nazionale Oli Usati, associato Unem.

Formazione, Salute e Sicurezza

Formazione

Unem ha proseguito il proprio impegno nella formazione specialistica in ambito salute, sicurezza, ambiente e sostenibilità, integrando nel programma 2025–2026 gli aggiornamenti normativi e le evoluzioni emerse nei gruppi di lavoro associativi. L'obiettivo resta quello di offrire alle Associate un supporto continuo e omogeneo, capace di coniugare gli aspetti regolatori con l'esperienza operativa maturata nei diversi contesti industriali.

Modulo sui siti di interesse petrolifero a Sapienza Università di Roma

Nel mese di giugno 2025 si è tenuta la VI edizione del Modulo sui siti di interesse petrolifero, organizzato da Unem in collaborazione con RemTech Expo, nell'ambito delle attività didattiche curriculari del Master di II livello in «*Caratterizzazione e tecnologie di bonifica dei siti inquinati*» di Sapienza, Università di Roma. Si tratta di una formazione universitaria specialistica in cui la rete "Progetto Riqualificazione Ambientale" fornisce una docenza articolata di circa 35 ore formative distribuite su sette giornate tra il 5 e il 26 giugno, coinvolgendo oltre 25 Aziende associate e 40 docenti.

I principali temi trattati includono: gestione e bonifica dei siti petroliferi complessi, *bioremediation* e tecnologie innovative, *due diligence* ambientali, caratterizzazione ad alta risoluzione, normativa ambientale, analisi di rischio, tecniche ISCO[1], fitorimedio, economia circolare e gestione delle emergenze. Il percorso combina lezioni frontali e sessioni da remoto, con forte attenzione a casi studio reali e approcci operativi.

Corso con Università di Tor Vergata Rigenerazione sostenibile dei siti industriali basata sull'analisi del rischio

Nel corso del 2025 Università di Tor Vergata ed Unem hanno organizzato un corso di formazione a distanza su "*Rigenerazione sostenibile dei siti industriali basata sull'analisi di rischio*" con l'obiettivo di fornire una panoramica avanzata e multidisciplinare delle procedure e tecniche emergenti che guidano la rigenerazione dei siti industriali. Il corso, avviato il 29 ottobre, si struttura in 14 ore di lezioni frontali a distanza e 10 ore di *project work* con la giornata conclusiva, dedicata alla presentazione dei lavori, che si è tenuta il 9 dicembre scorso. Il corso è gratuito e ha coinvolto 30 discenti (50 per cento universitari e 50 per cento Aziende associate Unem).

Il programma combina aggiornamenti legislativi, utilizzo di software specialistici, metodologie innovative di bonifica e presentazione di casi applicativi concreti, offrendo una formazione avanzata e multidisciplinare dedicata alla rigenerazione sostenibile dei siti industriali contaminati, con un focus centrale sull'impiego dell'analisi di rischio come strumento di pianificazione tecnica e amministrativa. L'impegno di Unem si riflette inoltre nel sostegno a un approccio multidisciplinare, che integra le esigenze delle imprese con i requisiti normativi e con le migliori pratiche tecnicoscientifiche del settore.

Progetto di formazione per i Rappresentanti per la Sicurezza e per l'Ambiente (RLSA)

Nel 2025 si è tenuta la III edizione del progetto, organizzato da Unem e ICARO, per l'aggiornamento annuale dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e per l'Ambiente (RLSA) del comparto, in videoconferenza in modalità sincrona.

Il corso è stato pensato *ad hoc* per i lavoratori dei depositi per tenere conto di due esigenze specifiche: la formazione sulla tutela ambientale, che è parte integrante del

1 ISCO - Ossidazione chimica in sito.

CCNL[1] Energia e Petrolio che istituisce la figura dell'RLSA, e l'opportunità di scambi di esperienze tra operatori con analoghe mansioni che operano in regioni geografiche diverse e che, per esigenze di turnazione, hanno difficolta a partecipare in presenza.

Il corso ha affrontato i fondamenti del ruolo del RLSA, introducendo obiettivi, responsabilità e modalità di partecipazione attiva alla prevenzione nei luoghi di lavoro. Approfonditi anche i sistemi di gestione della sicurezza, il tema dell'errore umano e l'evoluzione delle politiche di prevenzione, insieme ai rischi psicosociali. Un modulo è stato dedicato alle tematiche ambientali, incluse le novità normative e il funzionamento del RENTRI, con focus sui depositi e sugli adempimenti tipici del settore.

Progetto formazione trimestrale Seveso – Terza edizione 2025-2026

Il percorso formativo dedicato agli stabilimenti Seveso rappresenta una delle iniziative più consolidate e strutturate (giunto alla terza edizione, è quello più partecipato in temini di utenti - oltre 300 partecipanti). Questa edizione, che si chiude a fine 2026, è sempre sviluppata su base trimestrale, affrontando per quest'anno i temi del fattore umano, dell'invecchiamento delle apparecchiature e delle attività in spazi confinati.

L'impostazione rimane fortemente operativa, con contenuti personalizzati sulla base dei rapporti di sicurezza delle singole realtà, consentendo così una sistematizzazione della registrazione e raccolta di informazioni e degli indici utili in fase di Ispezione sui Sistemi di Gestione per la Prevenzione degli Incidenti Rilevanti (SGS-PIR).

Corso di Formazione su Valutazione e gestione dei rischi emergenti in stabilimenti Seveso

Il corso di 8 ore rappresenta una novità nel panorama formativo HSE[2] Unem ed è stato svolto il 13 maggio 2025, prevalentemente in presenza, con la docenza di tre Università: Università Campus Biomedico, Università di Messina, Università di Genova, basandosi sull'esperienza maturata nel progetto DRIVERS, co-finanziato da INAIL[3].

Il corso intendeva fornire ai partecipanti, provenienti dagli impianti delle Aziende associate ad Unem, gli elementi essenziali per riconoscere, comprendere e gestire i rischi emergenti negli stabilimenti Seveso, andando oltre l'analisi dei soli rischi tradizionali.

Il percorso formativo si poneva l'obiettivo di sviluppare competenze sui rischi derivanti da transizione energetica, transizione digitale/cyber e cambiamenti climatici, fornendo strumenti operativi per valutarli e mitigarli e puntava a introdurre approcci proattivi basati su precursori, tecniche di *machine learning* e metodologie dinamiche come il *BowTie* evoluto per migliorare la capacità di previsione e risposta.

Formazione NIS2

La Direttiva NIS2[4] prevede che le organizzazioni coinvolte nel campo di applicazione debbano fornire una formazione adeguata al proprio personale, iniziando dai propri organi direttivi.

Unem con il supporto di Rexilience ha organizzato una seconda edizione del corso[5] per apicali delle Aziende sui nuovi obblighi della NIS2, come parte del progetto di supporto operativo che Unem intende rivolgere alle Associate sulle misure di protezione da attacchi informatici, a beneficio dell'intera filiera.

Salute e sicurezza

L'attività del **GdL Salute e Sicurezza** ha riguardato, nella seconda parte del 2025 e nel 2026, diversi ambiti operativi e regolatori di rilievo. Unem ha seguito da vicino la scadenza della fase transitoria del Decreto Ministeriale 1° settembre 2021 sui tecnici manutentori antincendio, supportando le

[1] CCNL - Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

[2] HSE – Health, Safety and Environment: Salute, sicurezza e ambiente.

[3] INAIL - Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro.

[4] Vedi capitolo "La Direttiva NIS2 sulla sicurezza informatica" a pag. 32.

[5] Il 19 novembre 2025.

Aziende per il completamento delle qualifiche degli appaltatori e impegnandosi a monitorare eventuali proroghe o chiarimenti ministeriali.

Sul fronte normativo, l'Associazione ha seguito il bando PFAS[1] nelle schiume antincendio, in vigore dal luglio 2025, e la possibile estensione delle restrizioni REACH[2], proponendo anche un approfondimento tecnico per valutarne gli impatti; ha inoltre fornito aggiornamenti sull'assicurazione per rischi catastrofali. Infine, nell'ambito del protocollo d'intesa con INAIL, è stato aperto un ciclo di eventi congiunti Unem–INAIL, dedicati ad un confronto tra Enti e Aziende associate su esperienze e approcci per il rischio NaTech[3], continuità operativa, ispezioni Seveso.

Unem ha inoltre partecipato attivamente alle attività dell'Organismo Paritetico Nazionale (OPN) HSE energia e petrolio, che è l'organismo di riferimento per le aziende che applicano il CCNL Energia e Petrolio per le finalità previste dall'art. 51 del Decreto Legislativo n. 81/08.

Nel programma di attività che l'OPN ha in piedi con INAIL, sono previste visite annuali negli impianti, seminari dedicati a RSPP[4] e RLSA e contributi alle Conferenze territoriali e nazionali del settore energia-petrolio. Nel 2026 tali attività cresceranno ulteriormente: due visite congiunte presso impianti strategici, una sessione formativa RSPP/RLSA programmata a maggio e la Conferenza Nazionale prevista nel distretto di Ravenna, tutte iniziative finalizzate a promuovere cultura della sicurezza, innovazione dei sistemi di gestione e diffusione delle linee SGI-AE[5] nel comparto energetico.

Sicurezza prodotti

Nel biennio 2025–2026 l'Associazione ha gestito un'intensa **attività regolatoria su REACH e CLP[6]**, in particolare a seguito della nuova auto classificazione dei gasoli come sostanze reprotossiche 1B (H360FD), confermata da Concawe.

È stata predisposta una Scheda di Sicurezza (SDS) gasolio aggiornata, coordinando la revisione tra Associate e supportando l'adeguamento dei CSR[7] e degli scenari d'uso. Parallelamente, sono stati avviati incontri tecnici con esperti aziendali per indirizzare gli impatti su DVR[8], sorveglianza sanitaria e misure di gestione del rischio.

Sempre sul fronte REACH, è stata seguita l'evoluzione delle restrizioni PFAS e la pubblicazione della deroga per jet fuel e benzina avio, chiarendo la loro inclusione tra i carburanti esentati dalla vendita ai consumatori. Per quanto riguarda il CLP, di attenzione è stata la proposta europea di semplificazione dell'etichettatura alla pompa, eliminando alcuni obblighi (es. UFI - Identificativo Unico di Formula), e il percorso di modifica dei nuovi formati di etichetta introdotti nel 2024 (Omnibus IV).

Le attività hanno incluso un coordinamento con Confindustria, Federchimica e FuelsEurope, supporto alle aziende nella transizione regolatoria e interlocuzioni istituzionali per garantire un'applicazione coerente e praticabile delle nuove norme.

---

1 PFAS -Sostanze Per fluoroalchiliche.

2 REACH, Regolamento (CE) n.1907/2006, cosiddetto REACH, è una normativa integrata per la registrazione, valutazione e autorizzazione delle sostanze chimiche, che mira ad assicurare un maggiore livello di protezione della salute umana e dell'ambiente.

3 Natural Hazard Triggering Technological Disasters: rischio tecnologico innescato da eventi naturali.

4 RSPP - Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione.

5 SGI-AE, Sistema di Gestione Integrata Ambiente Energia.

6 CLP - Classification, Labelling and Packaging: Classificazione, etichettatura e imballaggio delle sostanze e delle miscele.

7 CSR - Corporate Social Responsability: Responsabilità Sociale delle Imprese.

8 DVR - Documento di Valutazione dei Rischi.

FOCUS

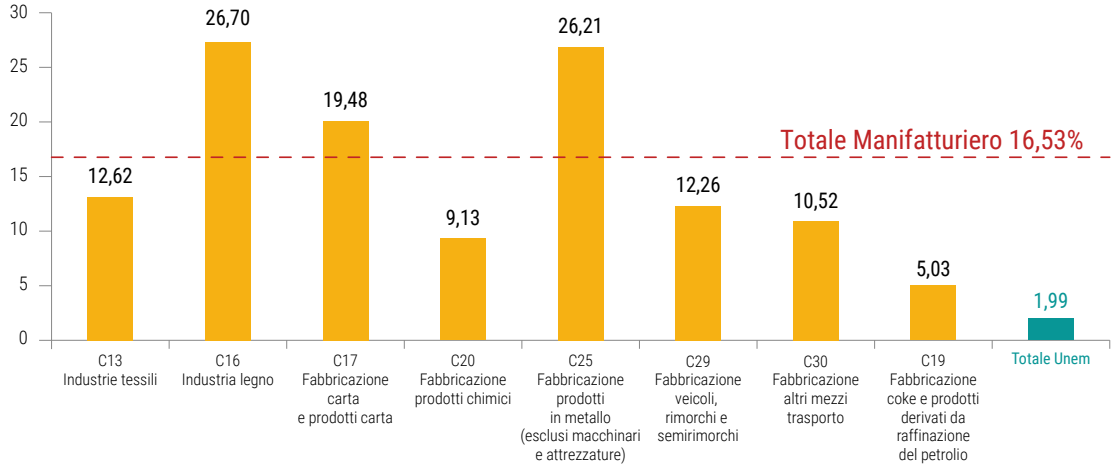
Le performance sicurezza

Ogni anno Unem raccoglie i dati aziendali per l'elaborazione dei risultati relativi agli infortuni sul lavoro, essenziale come base per il miglioramento continuo che il settore è chiamato a perseguire, prevedendo ulteriori interventi per la prevenzione degli incidenti, oltre a quanto già fatto in passato.

Tale raccolta permette di elaborare le statistiche di settore, da cui risulta nel 2024 un leggero decremento del numero di infortuni rispetto all'anno precedente; tuttavia, il dato rimane superiore ai livelli raggiunti a partire dal 2019. Nonostante ciò, l'indice di frequenza media per mille addetti negli ultimi 5 anni, se confrontato con la performance di altri settori industriali italiani, colloca il settore in una posizione favorevole.

Si evidenzia infine che le informazioni relative ai lavoratori delle ditte appaltatrici non sono incluse in tale valutazione di performance, poiché è presente un'incertezza elevata nelle statistiche a disposizione delle Aziende associate Unem, essendo i lavoratori non dipendenti diretti delle stesse.

ITALIA Frequenza media per 1000 addetti 2020-2024 degli infortuni denunciati INAIL(*)



(*) Calcolati su numero di lavoratori anno 2024.

Fonte: Unem su dati INAIL

UNEM

unione energie per la mobilità

www.unem.it