UNEM
unione energie per la mobilità

RELAZIONE ANNUALE 2025

Gli organi sociali

(30 maggio 2025)

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
Piero NERI
Massimo NICOLAZZI
Guido OTTOLENGHI
Marco PANNUNZIO
Rosario PISTORIO
Giorgio PROFUMO
Giacomo RISPOLI
Antonella SOPRANZETTI
Andrea TREDICI
Gian Luigi TRIBOLDI

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 maggio 2025)

ALMA PETROLI
ATTILIO CARMAGNANI "AC"
BIORAFFINERIA DI GELA
BP ITALIA
COSTIERI D'ALESIO
DECAL ITALIA
DEPOSITI COSTIERI DEL TIRRENO
DISMA
ECOFUEL
ENI REVT - REFINING EVOLUTION AND TRANSFORMATION
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
BELFOR ITALIA
BE POWER
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
GREENTHESIS
HPC ITALIA
HTR BONIFICHE
ITA AIRWAYS
ISOIL IMPIANTI
ITALSEA
JACOBS ITALIA
M3R
MAREMMANA GROUP
MARES
PETROLTECNICA
PLENITUDE ENERGY SERVICES
RAMBOLL
RES DATA
REXILIENCE
S.E.F. (ENI POWER FERRARA)
SERVIZI AEREI
OMSIC
S.M.S.
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 2
I prezzi del greggio e dei prodotti raffinati 3
Gli investimenti energetici 4
La raffinazione 6
FOCUS - "Concawe, S&P Global - Study on the potential evolution of Refining and Liquid Fuels production in Europe" 6

L'economia italiana e l'energia 9

Il quadro macroeconomico 9
FOCUS – La crisi della produzione industriale: un fenomeno non solo italiano 10
I consumi di energia 12
La fattura energetica e petrolifera 14
Il mercato del gas naturale e del GNL 14
Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili 16

Il petrolio in Italia 17

La produzione nazionale di idrocarburi 17
FOCUS – Argo e Cassiopea: un nuovo importante giacimento gas entra in produzione 18
I consumi dei prodotti petroliferi 19
I prezzi dei prodotti petroliferi 23
Le importazioni e le esportazioni 23

Il downstream italiano 25

La capacità di raffinazione 25
La distribuzione carburanti 27
FOCUS – Protocollo Unem Motus-e 27
FOCUS – Le nuove sanzioni europee alla Russia 28
Le scorte d'obbligo 29
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
FOCUS – OSSIF Il rapporto intersettoriale 2024 34
La lotta al contante 36
FOCUS – Bioraffinazione 37
FOCUS – Award e riconoscimenti delle Industrie della mobilità 39

FOCUS – Evoluzione assetti di mercato 40
FOCUS – Energy transition: investimenti e attività industriali 43
Investimenti 43
Biocarburanti e lubrificanti speciali 46
Cattura della CO_2 47
Idrogeno e carburanti sintetici 48
Economia circolare 49
Formazione ed eventi sociali 50
Digitalizzazione 51
FOCUS – L'Energy Release: aumento delle FER e mitigazione dei costi per le industrie energivore 52

Aspetti doganali e fiscali 53

Il gettito fiscale 53
La tassazione degli extra-profitti 55
La riforma del sistema doganale 56
Revisione delle disposizioni in materia di accise 57
Nuovi codici di classificazione doganale dei gasoli 59
Biocarburante alcole additivato con benzina 60

I prodotti energetici e l'ambiente 61

Il punto sull'attuazione del Pacchetto *"Fit for 55"* 61
La riforma del sistema ETS 61
Il FuelUE Maritime (2023/1805/UE) 61
Il ReFuel Aviation (2023/2405/UE) 61
La Direttiva RED III (2023/2413/UE) 62
La Direttiva sulla tassazione energetica (ETD) 63
Il Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) 63
Il Regolamento sulle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti 63
Il Piano d'Azione Automotive europeo 63
FOCUS – Tour d'Europe 64
Il Clean Industrial Deal 65
Le Linee guida sulla Tassonomia 66
La Direttiva IED 66
Il Regolamento metano 67
BOX – Attività del Gruppo Strategico Carburanti alternativi ed Energie per la Mobilità 67
Il punto sullo sviluppo dei biocarburanti 68
FOCUS – Il ruolo predittivo dei consumi di Lubrificanti della produzione industriale italiana 68
Il Gruppo Strategico Lubrificanti 69
La revisione del Codice dell'Ambiente 69
Revisione degli Allegati alle norme sulle bonifiche 69
FOCUS – Accordo di collaborazione Unem-RemTech Expo 70
Il Progetto Riqualificazione Ambientale 70
FOCUS – Studio Confindustria "Economia circolare: strategie e prospettive per l'industria" 71

RENTRI – Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti 72
Pacchetto Omnibus sulla semplificazione 72

Formazione, Salute e Sicurezza 73

Modulo sui siti di interesse petrolifero a Sapienza, Università di Roma 73
Progetto di formazione per i Rappresentanti per la Sicurezza e per l'Ambiente (RLSA) 73
Formazione NIS2 73
Progetto formazione trimestrale Seveso seconda edizione 2025-2026 73
Formazione ESG 74
Novità nei luoghi di lavoro: le Direttive sui cancerogeni 75
Nuove norme di qualifica degli appaltatori: la patente a crediti 75
Sicurezza prodotti 75
FOCUS – La performance sicurezza 76

Il mercato internazionale

Il quadro economico internazionale

Il 2024 è stato un anno ancora difficile per l'economia mondiale che, dopo aver subito una serie prolungata e senza precedenti di *shock*, è stata caratterizzata da un generale rallentamento dei tassi di crescita.

Secondo le recenti stime del Fondo Monetario Internazionale (FMI) nel 2024 il Pil mondiale ha rilevato una crescita del 3,3 per cento, rispetto al +3,5 per cento del 2023, con le principali economie (Stati Uniti e Cina) entrambe in flessione[1].

La stretta monetaria attuata in precedenza dalle banche centrali nelle economie avanzate per contrastare l'inflazione si sta progressivamente allentando e attualmente nel contesto economico mondiale i problemi inflattivi sono messi in secondo piano rispetto al crescendo di incertezze che hanno raggiunto nuovi massimi.

La strategia della nuova amministrazione statunitense, che prevede nuovi e più elevati dazi sulle importazioni, in particolare verso i *partner* con un ampio avanzo commerciale verso gli Stati Uniti[2], sta sostenendo la crescita delle tensioni commerciali.

Il commercio internazionale in particolare sta subendo gli effetti della forte incertezza delle politiche commerciali, che vedono ritorsioni da parte di alcuni Paesi e ricerca di intese da parte di altri.

Le prospettive di crescita per il 2025 sono dominate da *sentiment* in peggioramento, anche in conseguenza del perdurante conflitto russo-ucraino, con l'inasprimento delle sanzioni[3], nonché della situazione nel Medio Oriente.

Permane la debolezza della Cina, la cui domanda interna è frenata dal deterioramento della fiducia dei consumatori e dalla crisi del settore immobiliare. Il FMI ne stima una crescita del Pil al 4 per cento nel 2025, quindi lontana dalle dinamiche del passato.

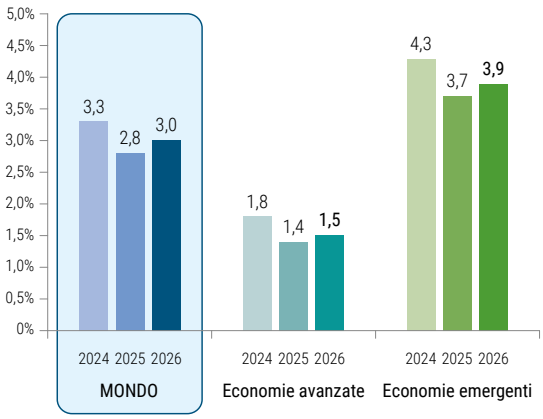
[1] La crescita degli Stati Uniti è passata dal +2,9 per cento al +2,8 per cento, la Cina dal +5,4 per cento al +5 per cento, rispettivamente nel 2023 e 2024.

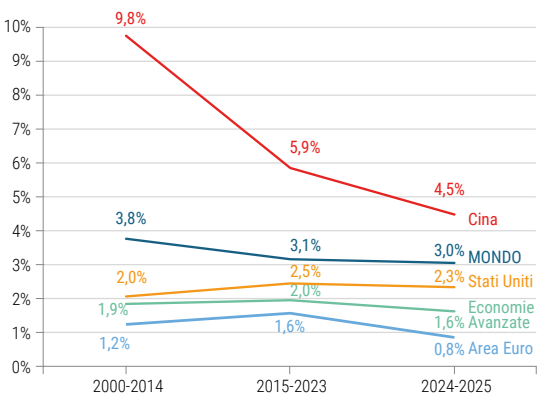
[2] Secondo le indicazioni di Banca d'Italia il surplus della Cina verso l'economia americana ammontava nel 2024 a circa 300 miliardi di dollari, circa un terzo dell'avanzo commerciale complessivo cinese e un quarto del disavanzo degli Stati Uniti.

[3] Vedi Focus "Le nuove sanzioni europee alla Russia" a pag. 28.

MONDO Le stime della crescita economica nel 2025-2026 e il suo rallentamento tendenziale

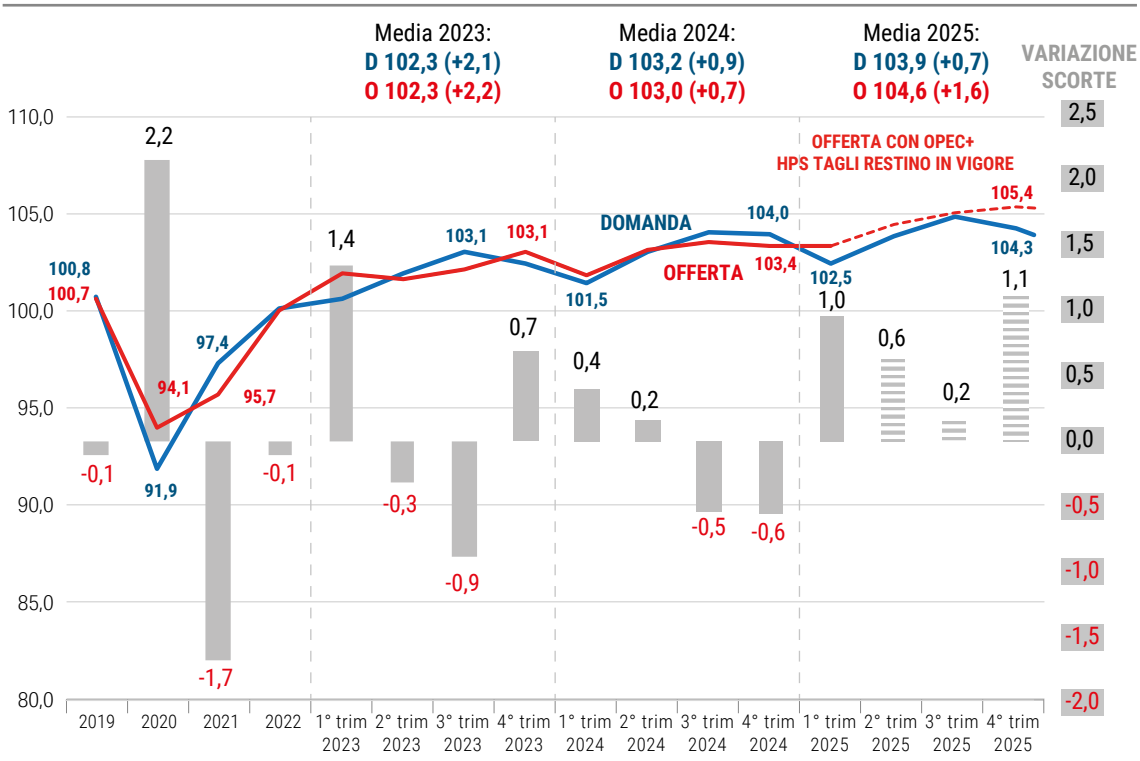
(Valori percentuali)





Fonte: FMI, World Economic Outlook, aprile 2025

MONDO Il mercato petrolifero
(Milioni di barili/giorno - Dati annuali 2019-2022; trimestrali dal 2023)



Fonte: AIE, Oil Market Report, 15 maggio 2025

Nel 2024 fra le principali economie, quella dell'Area euro è stata in controtendenza (con un +0,9 per cento rispetto al +0,4 per cento del 2023), ma restando comunque su un livello più debole rispetto alle dinamiche storiche (+1,6 per cento fra il 2015 e il 2023).

Dopo la stagnazione iniziata alla fine del 2022, il Pil è cresciuto a ritmi contenuti nei primi trimestri del 2024, per poi arrestarsi nuovamente alla fine dell'anno. Nel 2025 la sua crescita sarebbe di appena lo 0,8 per cento.

Quanto all'inflazione globale, il FMI si aspetta che nel 2025 scenda al 4,3 per cento e al 3,6 per cento nel 2026, convergendo verso l'obiettivo di riduzione prima nelle economie avanzate, che raggiungeranno il 2,2 per cento nel 2026, poi in quelle emergenti e in via di sviluppo. Tali stime sono state riviste al rialzo, rispetto a quelle di inizio anno, quale possibile conseguenza dei dazi, che impatterà in primo luogo sugli Stati Uniti.

La domanda e l'offerta di petrolio

Nel corso del 2024 i mercati petroliferi sono apparsi sostanzialmente bilanciati nella prima metà dell'anno, mentre nella seconda la domanda ha continuato a crescere, con punte fino oltre i 104 milioni di barili/giorno nel terzo trimestre dell'anno, a fronte di una offerta sostanzialmente stabile.

La **domanda di petrolio** complessivamente è ammontata a 103,2 milioni di barili/giorno, ovvero solo 0,9 milioni di barili/giorno in più

DOMANDA PETROLIFERA			TOTALE
2023	Ocse	45,7	= 102,3 Milioni di b/g
	Non-Ocse	56,6	
2024	Ocse	45,7	= 103,2 Milioni di b/g
	Non-Ocse	57,5	
2025	Ocse	45,6	= 103,9 Milioni di b/g
	Non-Ocse	58,3	

Fonte: AIE, Oil Market Report, 15 maggio 2025

rispetto al 2023, quando l'aumento della domanda aveva superato i 2 milioni di barili/giorno. Il rallentamento nella crescita è stato una conferma per i Paesi Ocse, ma una parziale sorpresa per quelli non-Ocse, che hanno scontato il raffreddamento dell'economia cinese.

Analizzando le dinamiche dei singoli Paesi si nota infatti una modesta crescita per l'Europa, controbilanciata dal calo dell'America e degli altri Paesi Ocse, a fronte di un segno positivo nei Paesi asiatici, America del Sud, Medio Oriente e Africa. La crescita dei Paesi asiatici (+2,2 milioni di barili/giorno) è stata tuttavia meno della metà rispetto a quella del 2023 (+5,4) scontando l'inatteso modesto aumento della Cina. Nel 2024 la Cina ha contribuito infatti solo per il 20 per cento all'incremento totale (0,2 su 0,9 milioni di barili/giorno), rispetto al 67 per cento del 2023 (1,4 su 2,1 milioni di barili/giorno).

Le attese per il 2025 sono di un progresso stimato in 0,7 milioni barili/giorno, con un contenuto calo dei Paesi Ocse, accompagnato da un ulteriore rallentamento nella crescita dei Paesi non-Ocse.

Complessivamente, negli ultimi dieci anni la domanda globale di petrolio è cresciuta di 9,4 milioni di barili/giorno che diventano 26 milioni dal 2000, quale saldo tra il calo di 2,8 milioni di barili/giorno dei Paesi Ocse e l'aumento di 28,8 milioni per quelli non-Ocse.

L'**offerta petrolifera** si è avvicinata alla domanda con un volume di 103 milioni di barili/giorno, pari ad un incremento di 0,7 milioni di barili/giorno rispetto al 2023, determinato sostanzialmente dalla proroga dei tagli produttivi Opec+ volti a sostenere quotazioni del petrolio deboli per gran parte dell'anno.

L'Opec+ nel corso del 2022 e 2023 ha infatti progressivamente ridotto la produzione, tra tagli volontari e collettivi, per un totale di circa 5,9 milioni di barili/giorno, ovvero il 6 per cento dell'offerta globale. Strategia confermata a più riprese nel corso del 2024 e ricalibrata per i prossimi anni in occasione del vertice del 5 dicembre scorso, che ha stabilito di ritirare i tagli volontari (pari a 2,2 milioni di barili/giorno) in un arco di 18 mesi, anziché dei 12 indicati precedentemente, confermando invece quelli collettivi (3,66 milioni di barili/giorno) fino a dicembre 2026. Una parziale correzione di rotta è arrivata a marzo, all'indomani dello "scontro" Trump-Zelensky alla Casa Bianca, con la decisione degli otto Paesi dell'Opec Plus che avevano aderito ai tagli volontari, ossia Arabia Saudita, Russia, Iraq, Emirati Arabi, Kuwait, Kazakhstan, Algeria e Oman, di procedere con un graduale assorbimento di questi tagli volontari a partire dal 1° aprile 2025, compatibilmente con le condizioni di mercato[1].

OFFERTA PETROLIFERA				TOTALE
2023	OPEC+	50,7	=	102,3 Milioni di b/g
	Non-OPEC+	51,6		
2024	OPEC+	49,9	=	103,0 Milioni di b/g
	Non-OPEC+	53,1		
2025	OPEC+	50,2	=	104,6 Milioni di b/g
	Non-OPEC+	58,4		

Fonte: AIE, Oil Market Report, 15 maggio 2025

Il prolungamento dei tagli, di cui la metà concentrata nella sola Arabia Saudita, insieme al consistente apporto degli Stati Uniti, confermatisi anche nel 2024 primi produttori mondiali con oltre 20 milioni di barili/giorno, hanno contribuito alla sostanziale stabilità dei mercati nello scorso anno.

Dato il contesto attuale, l'Agenzia Internazionale per l'Energia per il 2025 stima un'offerta petrolifera che potrebbe eccedere la domanda di 0,7 milioni di barili/giorno.

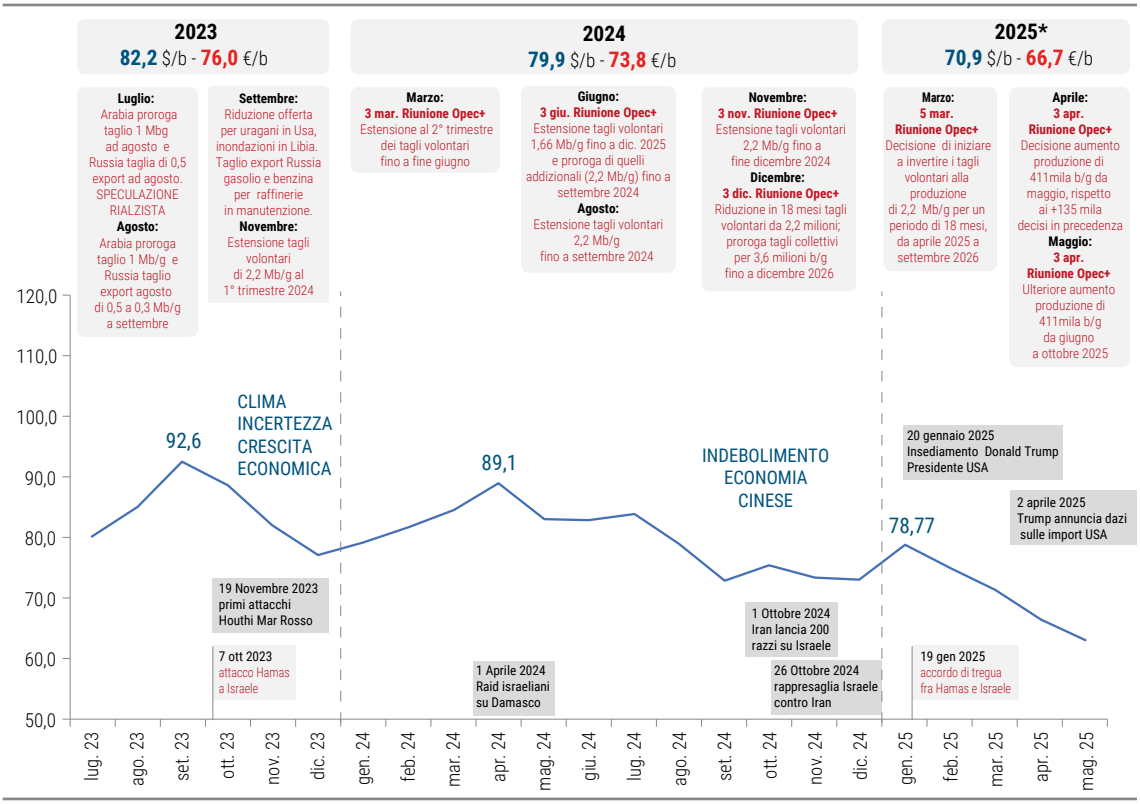
I prezzi del greggio e dei prodotti raffinati

I prezzi del Brent hanno chiuso il 2024 con una media di 79,9 dollari/barile, ossia oltre 19 dollari in meno rispetto al 2022 (99 dollari) che fu l'anno in cui si toccarono picchi superiori ai 105 dollari.

Prezzi che nonostante le molteplici criticità in aree decisive per i flussi di approvvigionamento petrolifero, come Medio Oriente e Mar Rosso, hanno oscillato in una forchetta abbastanza contenuta, compresa tra i 70 e i 90 dol-

[1] Nei primi giorni di maggio è stato dato l'annuncio di voler accelerare l'aumento produttivo già deciso con 411 mila barili/giorno in più da giugno a ottobre 2025 a partire dal livello di produzione richiesto per maggio. Il livello di produzione di luglio sarà deciso nel prossimo incontro previsto per il 1° giugno.

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



(*) Fino al 14 maggio 2025.

Fonte: Unem su dati stampa specializzata

lari/barile, effetto del buon equilibrio dei fondamentali e dell'ampia disponibilità di capacità aggiuntiva.

La prima parte del 2024 è stata caratterizzata da una fase rialzista, con punte oltre 90 dollari/barile, seguita poi da una fase riflessiva giunta fino ai 69,7 dollari/ barile il 10 settembre, frutto dei timori circa l'impatto delle controversie commerciali sull'attività mondiale, acuito da un accumulo inatteso di scorte di greggio statunitensi.

Tendenze analoghe sono state rilevate anche per i mercati dei **prodotti raffinati**, che nella seconda parte del 2024 hanno mostrato cali percentuali delle quotazioni maggiori di quelli del greggio, toccando ad ottobre i minimi dell'anno. In media la benzina (Platts Cif Med) nel 2024 ha quotato intorno ai 56 centesimi euro/litro, mentre il gasolio circa 60 centesimi, ossia tra i 4 e i 6 centesimi in meno rispetto al 2023.

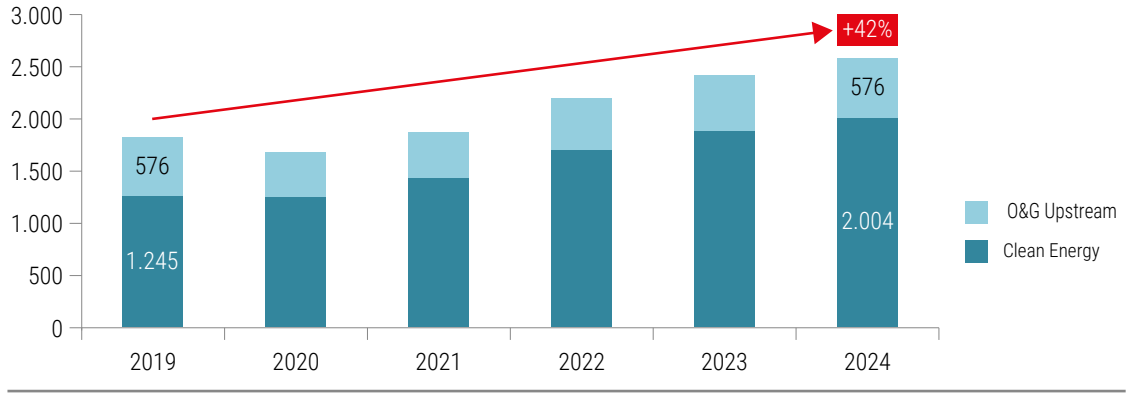
In questi primi mesi del 2025 le quotazioni dei greggi stanno sensibilmente riflettendo forti spinte depressive dalle tensioni internazionali conseguenti alle incertezze generate dalle aggressive politiche commerciali statunitensi, che deprimono la ripresa economica globale, a contesti geopolitici ancora in conflitto, nonché a possibili surplus di offerta per gli aumenti produttivi dei Paesi Opec Plus.

Gli investimenti energetici

A livello mondiale nel 2024 gli **investimenti nel settore energetico** sono ammontati ad oltre 3.000 miliardi di dollari (+5 per cento rispetto al 2023), di cui i due terzi in *clean energy*, in cui l'Europa ha investito l'85 per cento delle risorse impiegate, contro il 79 per cento della Cina e il 55 per cento degli Stati Uniti.

I soli investimenti nell'***upstream* Oil&Gas** sono stati pari a 576 miliardi di dollari, il 7 per cento

MONDO Investimenti nel settore energetico
(Miliardi di dollari)



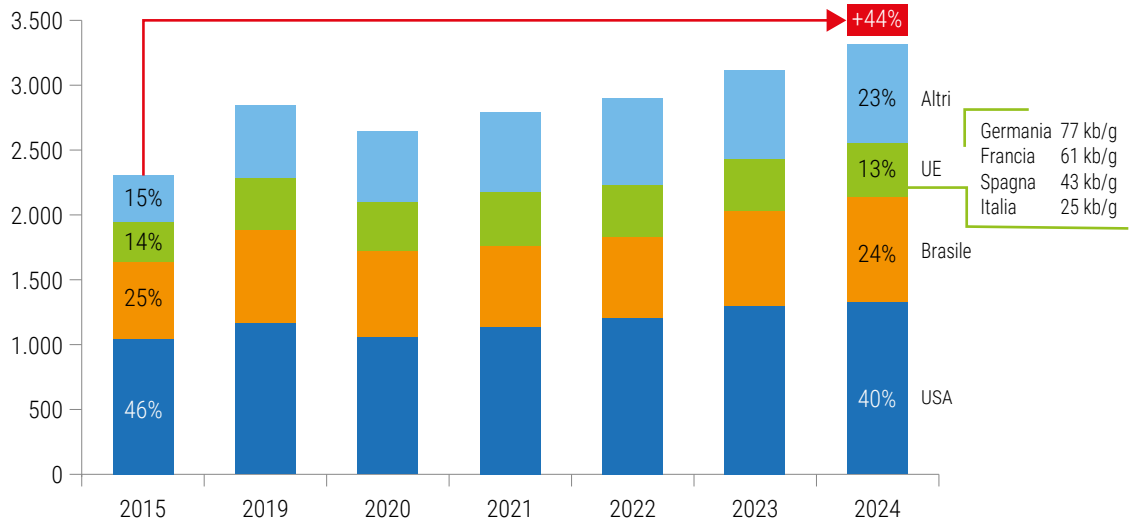
Fonte: Unem su dati AIE, World Energy Investment 2024

in più rispetto al 2023, che diventa il 17 per cento in più rispetto al 2022, anche se con prezzi del Brent inferiori del 19 per cento e del gas del 74 per cento. Spicca ancora una volta il ruolo centrale delle NOC (National Oil Company) che hanno coperto oltre il 40 per cento del totale, rispetto al 25 per cento di dieci anni fa, a fronte di una riduzione di circa il 20 per cento da parte delle IOC (International Oil Company).

In aumento anche gli **investimenti in biofuels** destinati al trasporto, cresciuti dell'8 per cento rispetto all'anno precedente, grazie soprattutto a nuovi progetti negli Stati Uniti sul diesel rinnovabile, in Brasile sul bioetanolo e, anche se in misura minore, in Europa su SAF e diesel rinnovabile.

Negli ultimi dieci anni la produzione mondiale di biocarburanti è aumentata del 44 per cento arrivando a superare nel 2024 i 3,3 milioni di barili/giorno, di cui il 40 per cento concentrato negli Stati Uniti, il 24 per cento in Brasile e il 13 per cento nell'Unione europea. Ciò a fronte di una domanda che, stando alle stime dell'AIE, al 2030 dovrebbe arrivare a 3,7 milioni di barili/giorno.

MONDO Principali produttori di biocarburanti
(Migliaia di barili/giorno)

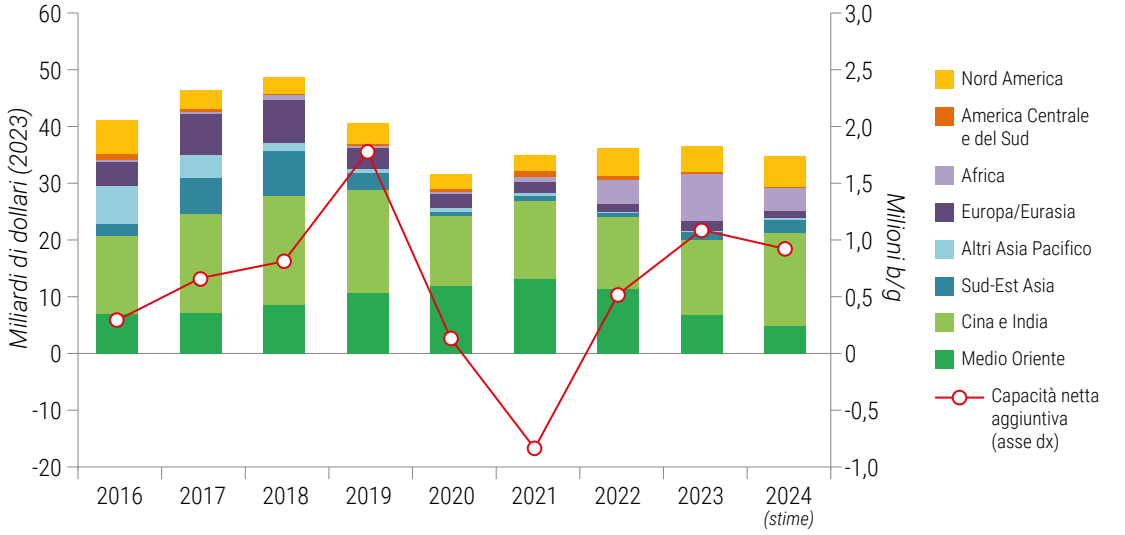


Fonte: Unem su dati AIE

La raffinazione

Nel 2024 la capacità di raffinazione mondiale è cresciuta di 0,8 milioni di barili/giorno, concentrata principalmente in Cina e India, a fronte di chiusure complessive per 1,3 milioni di barili/giorno all'anno nel periodo 2020-2023. Complessivamente la capacità è stata pari a 104,2 milioni di barili al giorno che, stando alle stime dell'Agenzia Internazionale dell'Energia, dovrebbe raggiungere 107,4 milioni entro il 2030. Un aumento attribuibile principalmente alle regioni situate a est del Canale di Suez, con la Cina e altri Paesi orientali che rappresentano circa il 70 per cento dell'espansione prevista.

MONDO Investimenti nella raffinazione* per area e capacità addizionale netta



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

Fonte: AIE, World Energy Investment 2024

FOCUS

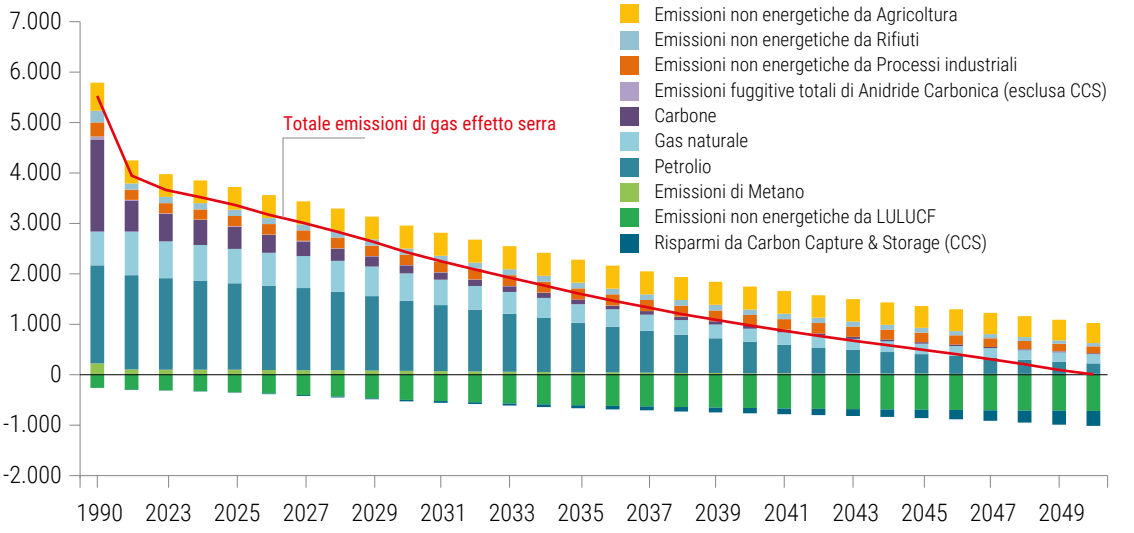
"Concawe, S&P Global - Study on the potential evolution of Refining and Liquid Fuels production in Europe"

Il rapporto "Study on the potential evolution of Refining and Liquid Fuels production in Europe", realizzato dal Concawe in collaborazione con S&P Global, pubblicato lo scorso mese di marzo, valuta il possibile impatto degli obiettivi climatici europei al 2050 sugli *asset* industriali della raffinazione e della produzione di carburanti in due distinti scenari che conducono entrambi al raggiungimento dell'obiettivo Net Zero Emissions. Scenari che condividono una base comune per la transizione della maggior parte dei settori economici, ma differiscono per il percorso di decarbonizzazione del settore dei trasporti.

Il primo scenario, denominato **"Max Electron"**, soddisfa tutti i requisiti del pacchetto **"Fit for 55"**, confermando il *phase-out* dei veicoli con motore a combustione interna (ICE[1]) dopo il 2035, assume una **rapida accelerazione dell'elettrificazione nei diversi settori del trasporto**. Il secondo scenario, denominato **"More**

[1] ICE - Internal Combustion Engine.

EUROPA+ Totali emissioni di gas effetto serra (GHG) dei Paesi Europei (27) compresi Norvegia, Regno Unito e Svizzera. Scenario *"More Molecule"*.
(Milioni di tonnellate di CO_2)



Fonte: S&P Global Commodity Insights

Molecule", prevede invece la revisione degli standard di emissione di CO_2 dei veicoli leggeri e pesanti, al fine di consentire la vendita di alcuni tipi di veicoli con motore a combustione interna anche dopo il 2035, **posticipando l'elettrificazione dei settori dell'aviazione e del trasporto marittimo oltre il 2050**. In questo modo, lo scenario traguarda comunque la neutralità climatica nel 2050, combinando più tecnologie, affiancando l'elettrificazione con un maggiore utilizzo di carburanti a basse emissioni di carbonio.
Si tratta naturalmente di scenari che non valutano la probabilità o le conseguenze dei target fissati a livello europeo alla base dello studio, come il tasso di elettrificazione, la disponibilità di energia rinnovabile e idrogeno verde per il settore dei trasporti, né l'impatto sulla competitività dell'economia europea o sull'accessibilità economica per consumatori o industrie, ma rappresentano due casi teorici, non esaustivi, per raggiungere l'obiettivo dell'Unione Europea per il 2050. Obiettivo che si potrebbe conseguire, potenzialmente, **modificando ulteriormente altre variabili chiave** per la decarbonizzazione, come, ad esempio, un'adozione ancora maggiore della cattura e stoccaggio del carbonio (CCS), bioenergia con cattura e stoccaggio del carbonio (BECCS), idrogeno blu o altri progressi tecnologici in settori diversi dai trasporti.
Una delle conclusioni principali dello studio è che **in entrambi gli scenari si avrà una riduzione della capacità di raffinazione convenzionale per la minore domanda di prodotti fossili**, che solo in parte sarà rimpiazzata da combustibili *low carbon*. Tuttavia, la domanda di questi prodotti risulta più elevata nello scenario "More Molecule", che presenta quindi maggiori opportunità per le raffinerie tradizionali di andare progressivamente verso la produzione di carburanti a basse emissioni di carbonio, piuttosto che essere chiuse con ricadute in termini sociali e di sicurezza degli approvvigionamenti.
Stando allo studio, nello scenario "More Mo-

lecule" la produzione totale di carburanti rinnovabili nel 2050 ammonterà a 107 milioni di tonnellate/anno con 65 impianti nuovi o riconvertiti, con una capacità produttiva distribuita in modo uniforme sul territorio dell'Unione, mentre in quello "Max Electrone" la produzione di carburanti rinnovabili sarà di 69 milioni di tonnellate/anno con 33 impianti nuovi o riconvertiti e una copertura limitata e disomogenea. Complessivamente, nello scenario "Max Electrone" al 2050 rimarranno solo 12 raffinerie convenzionali, rispetto alle 86 del 2024, mentre in quello "More Molecule" ne rimarranno 14.

Ciò che **va evitato** è dunque **la perdita prematura di capacità produttiva**, che determinerebbe una **maggiore dipendenza dalle importazioni** di carburanti, considerato che senza la prospettiva di una domanda di mercato a lungo termine anche raffinerie competitive potrebbero chiudere anticipatamente, perdendo l'opportunità di decarbonizzarsi e convertirsi alla produzione di carburanti rinnovabili e prodotti per l'industria.

Fondamentale da questo punto di vista, è dare vita ad una solida alleanza strategica tra industria e *policy maker* per sostenere la transizione energetica non solo come obiettivo ambientale, ma anche come opportunità industriale. Infatti, per raggiungere l'ambizioso obiettivo della neutralità climatica entro il 2050, l'Europa dovrebbe investire con decisione nella produzione interna di carburanti a basse emissioni di carbonio e rinnovabili. Sostenere la produzione domestica di carburanti rinnovabili significa creare valore per l'industria europea, i lavoratori e i cittadini, costruire un futuro energetico sostenibile e indipendente in un contesto geopolitico sempre più imprevedibile.

L'economia italiana e l'energia

Il quadro macroeconomico

Nel 2024 la nostra economia ha registrato un aumento del Pil dello 0,7 per cento, analogo a quello del 2023 e **in progressiva decelerazione nel corso dell'anno**. Un risultato inferiore rispetto ad alcuni Paesi - Francia (+1,2 per cento); Spagna (3,2 per cento)-, ma migliore di quello della Germania (-0,2 per cento). **Per la prima volta dal 2021, la nostra crescita è stata più debole di quella dell'Unione europea (+0,9 per cento).**

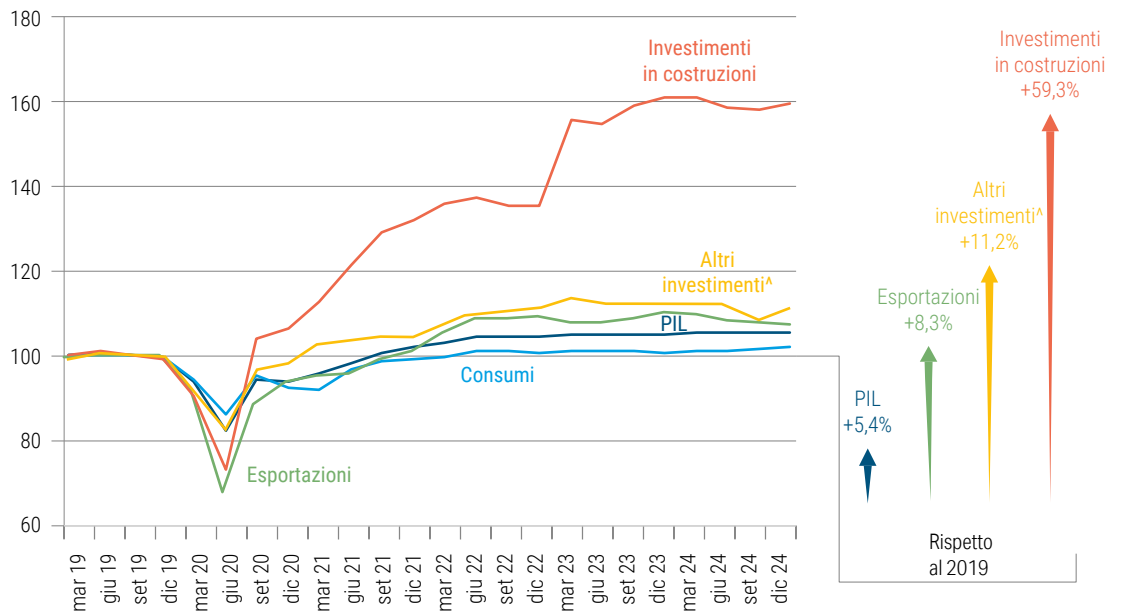
Infatti, a fronte di un contributo positivo sia della domanda interna (+0,5 per cento) che di quella estera netta (+0,4 per cento), si è registrata una frenata della **dinamica degli investimenti fissi lordi**, saliti di appena mezzo punto percentuale nel 2024, rispetto al +9 per cento dell'anno precedente.

Gli investimenti in macchinari, attrezzature e soprattutto dei mezzi di trasporto, sono risultati in calo, risentendo della **persistente debolezza del ciclo manifatturiero**, di una **politica monetaria ancora restrittiva**, che ha iniziato a cambiare intonazione solo a metà anno molto gradualmente, **nonché dei forti limiti del piano Transizione 5.0**.

Per contro, gli investimenti in **costruzioni** hanno guadagnato sempre di più slancio, grazie all'**impulso fornito dalle opere non residenziali del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che ha più che compensato il ridimensionamento delle attività nel comparto residenziale**, conseguente al venire meno dei generosi incentivi alla loro riqualificazione.

Gli investimenti destinati alle costruzioni

ITALIA PIL e principali componenti della domanda(*)
(Dati trimestrali; indici: 2019=100)



(*) Valori a prezzi concatenati; dati destagionalizzati e corretti per i giorni lavorativi.
(^) Includono, oltre alla componente degli investimenti in impianti, macchinari e armamenti (di cui fanno parte anche i mezzi di trasporto), le risorse biologiche coltivate e i prodotti di proprietà intellettuale.
Fonte: Elaborazioni Banca d'Italia su dati ISTAT

FOCUS

La crisi della produzione industriale: un fenomeno non solo italiano

Tra la metà del 2022 e la fine 2024, la produzione industriale in Italia è diminuita dell'8,2 per cento. Una **perdurante crisi dell'industria** che tuttavia non riguarda solo il nostro Paese: è **internazionale**, interessando anche altri Paesi europei e gli Stati Uniti ed è caratterizzata da una **forte diversificazione settoriale**.

In tutti i Paesi europei l'***automotive*** è il settore più colpito, ma il calo è marcato anche nei settori della **moda** e della **lavorazione dei metalli**. Escludendo dalla produzione tali settori in maggiori difficoltà, nel 2024 la produzione in Italia si è ridotta in misura moderata (-1,5 per cento), in Germania è stata più pronunciata (-2,6 per cento), mentre è cresciuta in Francia (+0,3 per cento) e Spagna (+1,6 per cento).

Questo calo, in atto già da tempo, non è dovuto ad una causa univoca, ma deriva dalla concomitanza di diversi fattori: alcuni di breve periodo, altri più duraturi; alcuni specifici di singoli settori; altri più generalizzati.

Si pensi alla **crisi della Germania**, prima economia e prima industria europea, particolarmente colpita dal conflitto in Ucraina, vista la sua elevata dipendenza dal gas russo, nonché dalle maggiori connessioni con l'Europa dell'Est. Il calo della produzione di autoveicoli in Germania è stato particolarmente incisivo, pesando per quasi il 53 per cento dell'occupazione europea del settore[1]. La debolezza economica tedesca è un problema non solo per l'intera Europa, ma soprattutto per l'industria italiana, essendo il primo mercato di destinazione dei nostri prodotti.

Altro fattore penalizzante è **l'elevato costo dell'energia**: nell'ultimo anno il prezzo dell'elettricità è aumentato del 44 per cento in Italia, del 49 per cento in Germania, del 34 per cento in Francia e del 30 per cento in Spagna. Inoltre, il livello dei prezzi in Italia si mantiene sempre significativamente maggiore che nel resto d'Europa, risultando penalizzante per le imprese italiane, se non insostenibile per alcune attività industriali.

Dopo anni di alta inflazione e alti tassi di interesse in risposta all'inflazione elevata, **la domanda di beni si è indebolita in tutta l'Eurozona. La preferenza delle famiglie per i servizi rispetto ai beni ha quindi contribuito alla debolezza della domanda di prodotti industriali.**

Secondo il Centro Studi Confindustria, alcuni problemi potrebbero risolversi nel breve-medio termine (preferenza per i servizi, debolezza europea), mentre altri sono destinati a durare più a lungo (costo dell'energia, crisi tedesca, auto, moda). Inoltre, in Italia la crisi dell'industria è una crisi di produzione, molto meno di valore aggiunto (-3,5 per cento nello stesso periodo), di investimenti e di esportazioni.

Nonostante il calo della produzione industriale, nel quarto trimestre del 2024 è tornato ad aumentare il valore aggiunto nell'industria in senso stretto, amplificando un **disallineamento negli andamenti delle due grandezze (produzione e valore aggiunto) che indicano una interessante diversificazione in atto fra i vari comparti manifatturieri[2].**

[1] Dal lancio del *Green Deal* europeo nel 2019 al 2024, la Germania ha perso oltre il 18 per cento della sua produzione di autoveicoli, secondo l'Ufficio studi di Confartigianato.

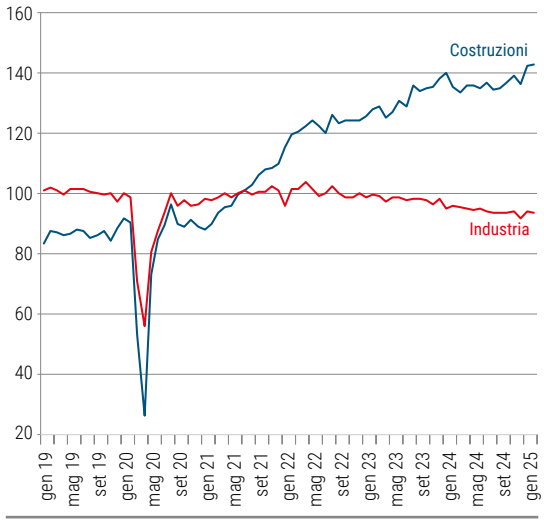
[2] Il valore aggiunto misura la differenza tra il valore della produzione e i costi dei beni intermedi, mentre la produzione industriale misura il volume della produzione. Nel 2024, nonostante una diminuzione sul 3 per cento della produzione nella manifattura, il valore aggiunto si è ridotto di poco più di mezzo punto percentuale: alla differenza hanno contribuito significativamente i comparti chimico e farmaceutico, il cui valore aggiunto è salito rispettivamente del 7 e del 9 per cento, a fronte di un sostanziale ristagno della produzione. La divaricazione fra questi due indicatori rappresenta un fenomeno comune alle maggiori economie dell'area dell'euro, che si è manifestato prima in Francia e in Italia che in Germania, associandosi verosimilmente, secondo le indicazioni di Banca d'Italia, a una produzione manifatturiera che si è progressivamente orientata verso beni a più alto valore aggiunto.

sono stati pertanto la componente che ha rilevato la maggiore espansione rispetto al periodo ante Covid (+59,3 per cento).

I consumi privati sono cresciuti anche grazie a una **ripresa dei redditi delle famiglie**, aumentati in termini reali dell'1,3 per cento. Inoltre, l'evoluzione del mercato del lavoro è stata molto favorevole, con una **netta caduta del tasso di disoccupazione**; il tasso di occupazione a fine anno è risultato pari al 62,2 per cento, raggiungendo un nuovo record[1].

Per contro, il 2024 si è chiuso con una **ulteriore diminuzione della produzione industriale**, -3 per cento rispetto al 2023, anno che aveva già registrato un calo del 2,4 per cento[2]. Peraltro, le dinamiche non sono state univoche fra i vari settori manifatturieri: solo le industrie alimentari sono risultate in crescita rispetto all'anno precedente (+1,8 per cento), mentre le flessioni più marcate si rilevano per la fabbricazione di mezzi di trasporto (-11,3 per cento) e le industrie tessili, abbigliamento (-10,5 per cento).

ITALIA Produzione nell'industria e nelle costruzioni
(Indici 2021=100 Dati destagionalizzati)



Fonte: ISTAT

Sotto il profilo del valore aggiunto, nel 2024 hanno segnato aumenti le costruzioni (+1,2 per cento) e i servizi (+0,6 per cento), mentre le attività manifatturiere hanno registrato un secondo calo consecutivo (-0,7 per cento, dopo il -1,2 per cento dell'anno precedente).

L'indice dei **prezzi al consumo** per l'Intera Collettività Nazionale (NIC) nel 2024 ha registrato una **crescita in media annua del 1,0 per cento**, rispetto al +5,7 per cento del 2023, grazie al calo dei prezzi beni energetici ed alimentari.

Dopo una stabilità nei primi due trimestri (+0,8 per cento), nel corso del 2024 la dinamica tendenziale dei prezzi al consumo è risultata in lieve accelerazione sia nel terzo trimestre che nel quarto, quando il tasso di crescita è salito a +1,2 per cento. Tale tendenza al rialzo sta proseguendo anche nel primo trimestre 2025, con una progressiva accelerazione dall'1,5 per cento di gennaio all'1,9 per cento a marzo[3].

Nel 2024 la finanza pubblica è decisamente migliorata: l'**indebitamento netto delle Amministrazioni Pubbliche** in rapporto al Pil si è più che dimezzato, grazie al forte miglioramento del **saldo primario**, **che è tornato positivo per la prima volta dal 2019**, al quale ha contribuito soprattutto l'eliminazione del Superbonus. L'indebitamento è quindi sceso di circa 79 miliardi di euro, risultando pari al 3,4 per cento, rispetto al 7,2 per cento dell'anno precedente. Il **debito pubblico** ha superato i 2.966 miliardi di euro (+97 milioni di euro) con una incidenza sul Pil pari al 135,3 per cento (in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto al 2023).

Nel primo trimestre 2025 l'economia italiana, secondo i dati provvisori, ha registrato una moderata crescita dello 0,3 per cento in termini congiunturali[4]. Il miglioramento riflette un aumento della domanda interna, mentre si stima una lieve diminuzione della componente estera netta. Il settore dei servizi è risultato sostanzialmente stazionario, mentre sarebbe in leggero miglioramento il comparto industriale.

[1] UPB, Audizione della Presidente dell'Ufficio Parlamentare di Bilancio nell'ambito delle audizioni preliminari all'esame del Documento di finanza pubblica 2025, 17 aprile 2025.

[2] La dinamica tendenziale dell'indice corretto per gli effetti di calendario, pari al -4 per cento nel 2024 (-2 per cento nel 2023), è stata negativa per tutti i mesi dell'anno, con cali congiunturali in tutti i trimestri.

[3] A marzo 2025 i prezzi dei beni energetici sono risultati in accelerazione su base tendenziale, spinti sostanzialmente dalla componente non regolamentata (elettricità e gas), per mitigare l'aumento dei quali il Governo ha introdotto agevolazioni per famiglie e imprese con il "Decreto bollette" (Decreto Legge n. 19 del 28 febbraio 2025).

[4] L'aumento del Pil è dello 0,6 per cento rispetto al primo trimestre del 2024, sempre in valori reali corretti per gli effetti di calendario e destagionalizzati.

I consumi di energia

Dopo due anni in flessione, lo scorso anno la domanda italiana di energia in Italia ha segnato un contenuto aumento (+0,4 per cento), nonostante una crescita del Pil analoga a quella del 2023. Secondo le prime stime si è attestata sui 144,6 Mtep[1], un livello di consumi non molto distante da quello del 2020 (144 Mtep) e ai minimi dal 1990, influenzata da motivi climatici e da fattori economici, fra cui l'ulteriore calo della produzione industriale.

I trend dell'anno per le varie fonti in base alla prime stime sono stati i seguenti:

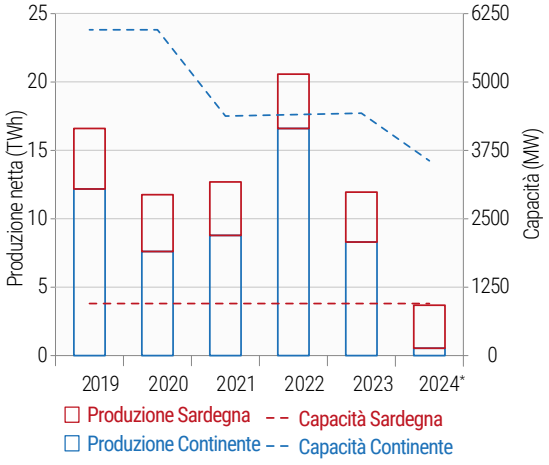
- **petrolio**: con 55 Mtep ha registrato un incremento dello 0,6 per cento, restando la prima fonte di energia italiana, con un peso sul totale del 38 per cento;
- **gas naturale**: con 50,6 Mtep, in controtendenza alla consistente flessione degli ultimi due anni, la domanda di gas segna un aumento analogo a quello del petrolio (+0,6 per cento) sostanzialmente per effetto di temperature climatiche più rigide nell'ultima parte dell'anno. Si attesta come seconda fonte energetica italiana, con un peso sul totale del 35 per cento;
- **fonti rinnovabili**: in consistente aumento, nel 2024 le FER[2] si stimano superare i 31 Mtep (+9 per cento) grazie alla forte crescita della produzione idroelettrica (+12 TWh pari a oltre il +30 per cento) e fotovoltaica (circa +6 TWh +19 per cento), che hanno compensato la riduzione delle altre fonti. Anche i biocarburanti si stimano in decisa crescita sia per la maggiore quota di obbligo del 2024 (12,2 per cento), che per l'aumento dei volumi dei carburanti[3];
- **combustibili solidi**: dimezzando il livello dell'anno precedente e toccando il minimo storico, sono risultati in ulteriore crollo (-53 per cento) e di poco superiori ai 2 Mtep, con un peso sul totale di appena il 2 per cento. Dopo essere stata la principale fonte che ha supplito alle criticità degli approvvigionamenti di gas per gli usi termoelettrici nel 2022-2023, l'utilizzo del carbone nel 2024 è stato ulteriormente penalizzato dall'abbandono del suo uso nelle centrali, in vista del suo *phase out* previsto per il 2025;
- **importazioni nette di energia elettrica:** pari a 4,4 Mtep e in leggero calo dello 0,5 per cento rispetto al 2023, si sono attestate ad oltre 51 TWh, che rappresenta uno dei livelli più elevati degli ultimi 20 anni.

[1] Mtep – Milioni di tonnellate equivalenti di petrolio.

[2] FER – Fonti Energetiche Rinnovabili.

[3] Vedi anche "Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili" e "I consumi di prodotti petroliferi" rispettivamente a pag. 16 e pag. 19.

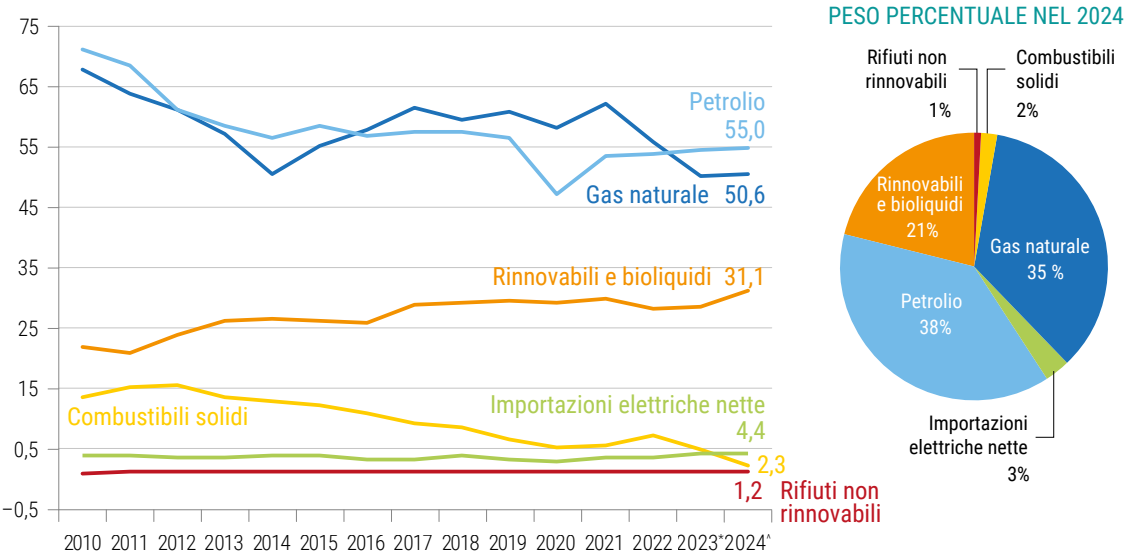
2025: *Phase out* del carbone?



In base alle indicazioni di Terna, nel nostro Paese a fine 2024 risultano ancora in esercizio impianti a carbone con una potenza di circa 4,7 GW, dei quali 1,0 GW in Sardegna e 3,7 GW sul Continente. Le azioni messe in atto e pianificate sono adeguate ad abilitare il *phase out* delle centrali a carbone ancora in esercizio sul Continente entro gennaio 2026, ma spetta agli operatori delle stesse avviare il processo di *phase out* con una richiesta di dismissione indirizzata al Ministero.
L'abbandono del carbone nella produzione elettrica in Sardegna invece necessita di sviluppo di accumuli, FER e nuove interconnessioni con il Continente (Tyrrhenian Link, SACOI 3) per garantire le condizioni tecniche di sicurezza della rete. Il PNIEC vede il possibile avvio del *phase out* nell'Isola a partire dal 2025 e completamento del processo nel 2028, a condizione che i vincoli tecnici siano soddisfatti.

(*) Valore provvisorio.
Fonte: Terna, Rapporto adeguatezza Italia 2024

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



(*) Dati provvisori.
(^) Stime Unem.
Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, stime Unem per il 2024

LA FONTE PETROLIFERA RESTA DOMINANTE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

ITALIA - Peso % delle fonti energetiche nei trasporti nel 2024*

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

Secondo le stime, nel primo quadrimestre del 2025 la domanda energetica è rimasta sostanzialmente invariata, in conseguenza della contenuta dinamica dell'attività economica, con la produzione manifatturiera ancora debole. Sensibile il calo delle rinnovabili, in particolare della produzione idroelettrica ed eolica, a cui si è contrapposto un recupero della richiesta termoelettrica da gas. In frenata anche la domanda di prodotti petroliferi per gli usi industriali (petrolchimica e consumi di raffineria).

La fattura energetica e petrolifera

Calo delle quotazioni e minori consumi di energia di alcune fonti hanno favorito il miglioramento della nostra fattura energetica.

La **fattura energetica italiana**, costituita dal saldo fra l'esborso per le importazioni e le entrate derivanti dalle esportazioni, nel 2024 si è attestata a 51,1 miliardi di euro, con un calo di 16 miliardi rispetto al 2023 (-24 per cento). A tale minore esborso ha contribuito anche in misura contenuta, il rafforzamento dell'euro sul dollaro.

In particolare, la spesa per gli approvvigionamenti netti dall'estero di **gas è stata pari a 22 miliardi di euro**, in calo di 6,3 miliardi (-22 per cento); quella per le **importazioni elettriche nette è stata sui 4,8 miliardi di euro**, in calo di 1,3 miliardi (-21 per cento).

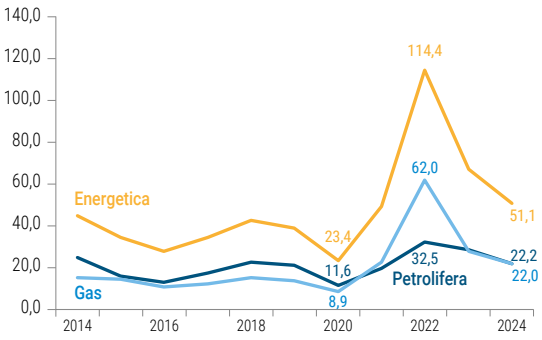
Rispetto al **record storico di 114,4 miliardi** del 2022[1], la fattura del 2024 si è più che dimezzata, essendo scesa di oltre 63 miliardi (-55 per cento), soprattutto per effetto della riduzione di 40 miliardi della fattura del gas, che aveva toccato il suo massimo in quell'anno.

Anche il peso sul Pil della fattura energetica è sceso al 2,3 per cento, rispetto al 5,7 per cento del 2022[2].

Il contributo più ampio al calo della fattura energetica del 2024 è stato dato dalla **fattura petrolifera**, pari a **22,2 miliardi di euro**, in riduzione di 6,6 miliardi rispetto al 2023 (-23 per cento), per effetto delle minori importazioni di greggio (-4,5 milioni di tonnellate) e del calo delle sue quotazioni (-3 per cento) e dei prodotti in generale. Il costo medio annuo del greggio è stato pari a 570,8 euro/tonnellata contro i 587,8 del 2023 (-3 per cento), migliorato dal rafforzamento dall'euro rispetto al dollaro (+0,4 per cento).

Il peso sul Pil della fattura petrolifera nel 2024 è sceso dell'1 per cento, rispetto all'1,4 del 2023 e all'1,7 per cento del 2022.

ITALIA Fattura energetica, petrolifera e gas
(Miliardi di euro)



Fonte: Unem su dati ISTAT

La **produzione nazionale** di greggio e gas naturale nel 2024 ha contribuito a ridurre la fattura energetica di oltre 3 miliardi, dei quali 1,9 dovuti al petrolio nazionale.

Il mercato del gas naturale e del GNL

Nel 2024 i **consumi di gas naturale** in Italia hanno registrato un contenuto aumento dello 0,6 per cento, sostanzialmente determinato dal forte rimbalzo dei consumi di dicembre (+9,4 per cento), dopo 10 mesi di continui cali. Attestandosi sui 61,8 miliardi di metri cubi, anche il livello dei consumi 2024 è risultato al minimo storico da fine anni Novanta e più basso di 14,5 miliardi rispetto al 2021: anno precedente alla crisi energetica globale del 2022, con impennate record dei suoi prezzi e una incisiva riconfigurazione della mappa dei flussi di approvvigionamento.

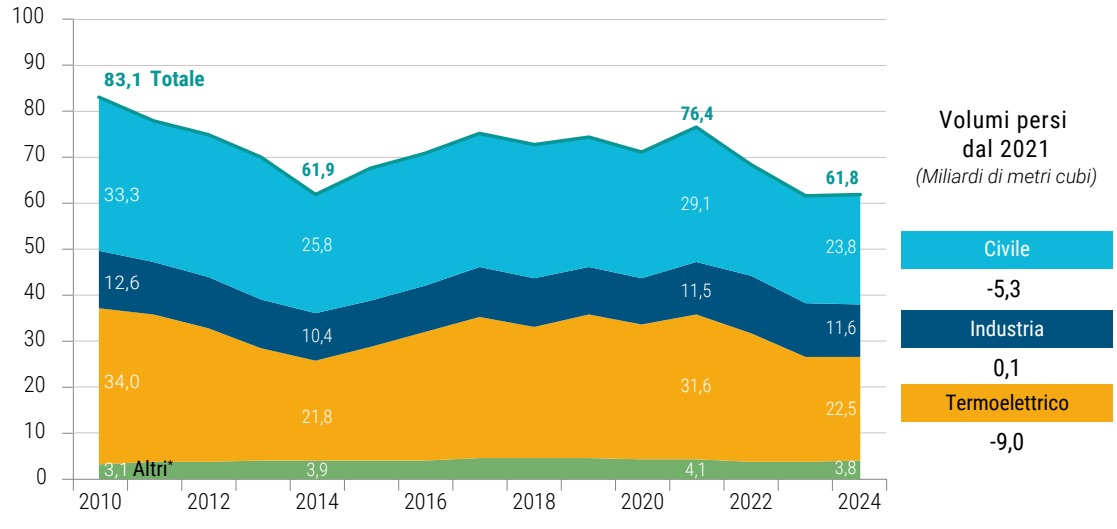
In particolare:

- nonostante l'aumento della richiesta di energia elettrica, nel 2024 il **settore termoelettrico** ha perso 400 milioni di metri cubi (-1,5 per cento), per effetto della maggiore produzione idroelettrica. La sua contrazione in questo settore è stata decisamente più ampia nel biennio 2022-2023 (-1,4 miliardi), interessato dalle severe misure di contenimento dei consumi;
- il **settore civile** (residenziale e terziario) è invece risultato in aumento di circa 700 milioni di metri cubi (+3 per cento), in conseguenza di temperature più rigide rispetto al 2023, nonché al superamento

[1] Anche attualizzando i dati storici, i livelli massimi del 2011-2012 sono inferiori agli 80 miliardi e il massimo degli anni '80 era attorno ai 73 miliardi.

[2] 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 Domanda di gas naturale^
(Miliardi di metri cubi)



(^) Compreso biometano.
(*) Comprende agricoltura, trasporti, sintesi chimica, consumi e perdite del settore.
Fonte: Unem su dati MASE e SNAM

delle azioni di contenimento dei consumi, anche in questo settore, in vigore fino al primo trimestre dell'anno precedente;

- in lieve flessione il **settore industriale** (-240 milioni di metri cubi; -2 per cento), per effetto della perdurante stagnazione della produzione.

In notevole riduzione anche le **esportazioni** (-2 miliardi di metri cubi; -76,4 per cento), in conseguenza della debole domanda europea e delle condizioni di prezzo sfavorevoli rispetto ai Paesi limitrofi.

Rispetto al 2021 il mercato del gas ha perso il 19 per cento dei suoi volumi (-14,5 miliardi di metri cubi) per il perdurante effetto di fattori che in alcuni casi stanno incidendo in misura strutturale sul contenimento dei suoi consumi (accelerazione FER, efficientamento consumi, prezzi che tornano ad aumentare).

La domanda italiana di gas complessivamente è stata coperta per il 4,7 per cento circa dalla **produzione nazionale**, poco meno di 2,9 miliardi di metri cubi, per il resto dalle **importazioni**, scese di 2,4 miliardi di metri cubi (-4 per cento).

Il calo dei flussi di approvvigionamento ha riguardato praticamente tutte le provenienze, ad eccezione di quelli:

- via Tarvisio, passate dai 2,8 miliardi del 2023 a 5,6 miliardi nel 2024 (+97 per cento circa) di provenienza russa, che sono stati sostanzialmente circa cinque volte inferiori a quelli pre-invasione Ucraina[1];
- da sud via Melendugno dall'Azerbaijan, superiori a 10,3 miliardi (+3,3 per cento), ai massimi della operatività del TAP[2].

Da sud il calo più consistente interessa invece quelli via Mazara dall'Algeria, passati da 23 a poco più di 20 miliardi di metri cubi (-8,6 per cento); scendono infine anche le importazioni dal nord Europa (Passo Gries – da Olanda, Norvegia e Danimarca) pari a 6 miliardi con circa 600 milioni di metri cubi in meno (-8,5 per cento).

In riduzione anche le importazioni di **Gas Naturale Liquefatto (GNL)**, che nel 2023 avevano toccato il livello record di 16,3 miliardi

1 La Commissione europea sta attualmente discutendo la "RePower EU Roadmap" per l'eliminazione delle importazioni di gas dalla Russia. Secondo tale Piano, più volte rimandato, lo stop dovrebbe avvenire per i contratti spot entro il 2025 e per i contratti a termine entro il 2027.

2 TAP - Trans-Adriatic Gas Pipeline.

di metri cubi; nel 2024 hanno rilevato un calo di oltre l'11 per cento, pari a 1,9 miliardi di metri cubi in meno. I volumi del 2024 (14,7 miliardi) hanno coperto un quarto della domanda nazionale, con 150 navi, provenienti da 10 Paesi diversi, che hanno raggiunto i quattro terminali di rigassificazione[1].

Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili

Nel 2024 il mercato elettrico è stato caratterizzato dall'aumento della domanda elettrica, in controtendenza ai cali del biennio precedente, nonché da una forte crescita delle fonti rinnovabili, che hanno toccato un record di produzione.

La **richiesta di energia elettrica su rete ha rilevato un progresso del 2,2 per cento rispetto al 2023,** con un aumento di circa **6 TWh** (+2,2 per cento). Attestandosi a 312,3 TWh, è risultata inferiore di 13,5 TWh rispetto al livello del 2019 (319,6 TWh).

La domanda elettrica è stata soddisfatta per l'**84 per cento da produzione nazionale**, di cui il 49 per cento da fonti energetiche rinnovabili (FER) e il 51 per cento da produzione termoelettrica.

La restante quota del fabbisogno (16 per cento) è stata coperta dalle **importazioni nette dall'estero**, pari a circa 51 TWh (-0,5 per cento).

La produzione **termoelettrica** è risultata in ridimensionamento di circa 10 TWh (-6 per cento), da un lato per l'ulteriore crollo dei **combustibili solidi** (-71 per cento, pari a −8,6 TWh), dall'altro per la ripresa della produzione rinnovabile, che ha visto quella **idro** tornare ai **livelli record di oltre 52 TWh**.

Pari a 128,7 TWh, la **produzione elettrica da FER** è risultata in aumento di 16 TWh **rispetto al 2023 (+13,4 per cento)**, attestandosi ai massimi dal 2020.

Tale risultato è stato conseguente alla consistente ulteriore crescita dell'**idroelettrica**, che resta la **principale fonte rinnovabile italiana** (+12 TWh, +30 per cento) e dall'incremento anche del **fotovoltaico** (+6 TWh + 19 per cento). Sono invece risultate **in calo l'eolico** (per circa 1 TWh in meno (-5,6 per cento), la **geotermoelettrica** (-0,8 per cento) e le **biomasse**.

Nel 2024 le **Fonti Energetiche Rinnovabili (FER)** complessivamente hanno segnato, secondo le prime stime, un aumento del 9 per cento e, **superando per la prima volta i 30,0 Mtep, hanno soddisfatto il 21 per cento della domanda energetica** del nostro Paese.

Dopo crescite molto modeste negli anni precedenti, nel 2024 la **nuova potenza rinnovabile installata** ha rilevato un **record**, **con circa 7,5 GW in più (+29 per cento**), rispetto ai circa 5,8 del 2023.

Il 91 per cento delle nuove installazioni hanno riguardato il **fotovoltaico**, che, con circa 284 mila impianti in più, ha segnato un +30 per cento, per una nuova potenza di 6.795 MW, contro ii 5.234 dell'anno precedente.

Rispetto ai 487 MW del 2023, l'**eolico** è aumentato di 685 MW, con un incremento del 41 per cento. L'**idroelettrico** ha segnato un modesto aumento, mentre la nuova potenza **geotermica** e delle **biomasse** è risultata più contenuta.

Rispetto al target del PNIEC di 107 GW, per traguardare i 57 GW mancanti di fotovoltaico ed eolico al 2030, in sei anni dovrebbero essere installati circa 10 GW/anno, dei quali 2,5 di eolico[2].

Infine si stimano in consistente crescita nel 2024 anche i **biocarburanti** nel **settore dei trasporti**, per effetto della quota d'obbligo salita dall'11 al 12,2 per cento e dell'aumento di oltre 660 mila tonnellate (+ 2,1 per cento) dei consumi di carburanti.

[1] Proprio in questi mesi sta entrando in esercizio il quinto rigassificatore: la BW Singapore di Snam a Ravenna. Si raggiunge in tal modo una capacità di 28 miliardi di metri cubi anno, pari all'ammontare di gas proveniente dalla Russia del 2021.

[2] Per aumentare la produzione di energia da FER entro la fine di quest'anno, il Decreto FER X transitorio mette a disposizione 9,7 miliardi di euro, per un contingente potenziale di 14 GW. Altro provvedimento per sostenere le FER è l'Energy Release. Vedi Focus a pag. 52.

Il petrolio in Italia

La produzione nazionale di idrocarburi

Nel 2024 la **produzione nazionale di idrocarburi** è stata pari a 6,7 Mtep, complessivamente su un livello analogo all'anno precedente. Valorizzandola in base alle quotazioni del greggio e del gas naturale, la produzione nazionale ha consentito un risparmio di oltre 3 miliardi di euro nella nostra fattura energetica del 2024.

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

La produzione di **gas naturale** ha continuato a scendere a meno di 2,9 miliardi di metri cubi (-5,2 per cento), toccando un ulteriore minimo storico rispetto ai 16,6 miliardi di metri cubi del 2000.

Per contro quella di **greggio** ha rilevato un aumento del 3,2 per cento, tornando a poco meno di 4,4 milioni di tonnellate. Attualmente, la produzione nazionale di greggio rappresenta circa l'8 per cento del totale dei consumi, mentre quella di gas meno del 5 per cento.

A fine 2024 sono risultati attivi 592 **pozzi** eroganti, di cui 395 a terra e 197 in mare. In particolare, dai **pozzi *offshore*** sono stati estratti 1,4 miliardi di metri cubi di gas naturale, pari al 50 per cento della produzione nazionale, e 389 mila tonnellate di greggio, pari al 9 per cento.

Anche nel 2024 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 3,7 milioni di tonnellate, +5 per cento) e per circa il 36 per cento a quella di gas naturale (1 miliardo di metri cubi; -5,5 per cento).

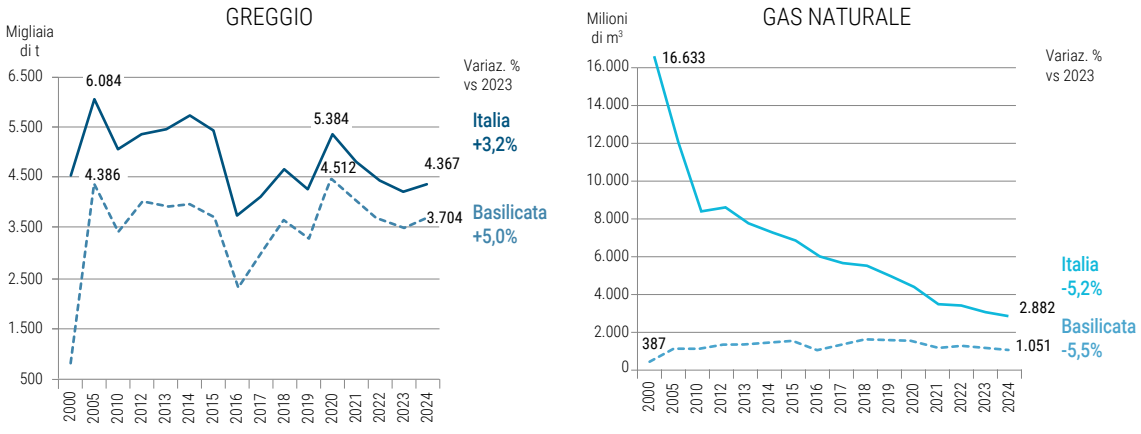
La sua produzione è concentrata in due aree: la Val d'Agri[1] e Tempa Rossa[2].

Il giacimento di greggio della **Val d'Agri** COVA (Centro Olio Val d'Agri) costituisce 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.

[1] Val d'Agri è in concessione per il 61 per cento ad Eni e per il 39 per cento a Shell.

[2] Tempa Rossa è in concessione per il 50 per cento alla TotalEnergies Italia, per il 25 per cento a ciascuna società Mitsui e Shell.

ITALIA Produzione nazionale di idrocarburi



Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione generale Infrastrutture e Sicurezza

FOCUS

Argo e Cassiopea: un nuovo importante giacimento di gas entra in produzione

Fra le novità del 2024 vi è l'entrata in produzione del giacimento Argo Cassiopea, nel canale di Sicilia ad agosto scorso, a soli tre anni dall'avvio dei lavori, che rappresenta un contributo alla sicurezza energetica nazionale e di contrasto al costante calo della produzione di gas.

Si tratta del più importante progetto di sviluppo a gas sul territorio italiano, operato in *joint venture* da ENI (60 per cento) con il partner Energean (40 per cento).

Il gas, proveniente da uno dei quattro pozzi sottomarini perforati nel Canale di Sicilia, viene trasportato tramite una linea sottomarina di 60 km di lunghezza fino all'impianto di trattamento di Gela, ove il gas viene trattato ed immesso nella rete nazionale, contribuendo a soddisfare il fabbisogno energetico italiano.

La produzione avviene tramite uno sviluppo interamente sottomarino, privo di impatti visivi e con emissioni prossime allo zero[1].

Le riserve di Argo Cassiopea sono stimate in circa 10 miliardi di metri cubi di gas e la produzione annuale di picco sarà di 1,5 miliardi di metri cubi di gas. Si tratta del primo giacimento di grandi dimensioni entrato in esercizio da molti anni.

Un successo del Protocollo per il rilancio delle attività economiche del territorio di Gela, che ha previsto fra i molteplici interventi, anche le attività di valorizzazione delle significative riserve di idrocarburi gassosi nel Canale di Sicilia.

[1] L'installazione dedicata di 3,6 MWp di pannelli fotovoltaici consentirà di raggiungere la neutralità carbonica per le emissioni Scopo 1 e 2.

Tempa Rossa, 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.

Nuove prospettive per la produzione nazionale si attendono a seguito delle modifiche introdotte dal 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).

L'articolo 2, commi 1-4, abroga il PiTESAI[1] e prevede il divieto di rilascio dei permessi di ricerca e di concessione di idrocarburi di terra e *offshore*. Tuttavia, con la modifica dell'articolo 6, comma 17, del Decreto Legislativo n. 152/2006, il divieto di ricerca, prospezione e coltivazione di idrocarburi, anche gassosi, in mare si restringe da 12 a 9 chilometri "dalla linea di costa lungo l'intero perimetro costiero nazionale e dal perimetro esterno" delle aree marine e costiere protette. Superato tale confine tali attività sono consentite.

Attualmente sono già stati restituiti agli operatori diversi permessi di ricerca e sono in fase avanzata di istruttoria ulteriori procedimenti, favorendo l'avvio di una nuova fase di sviluppo dell'attività di ricerca in Italia.

[1] PiTESAI - Piano della Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee. Approvato con Decreto del 28 dicembre 2021, ai sensi dell'art. 11-ter del Decreto Legge n. 135/2018, convertito con modificazioni dalla Legge n. 12/2019.

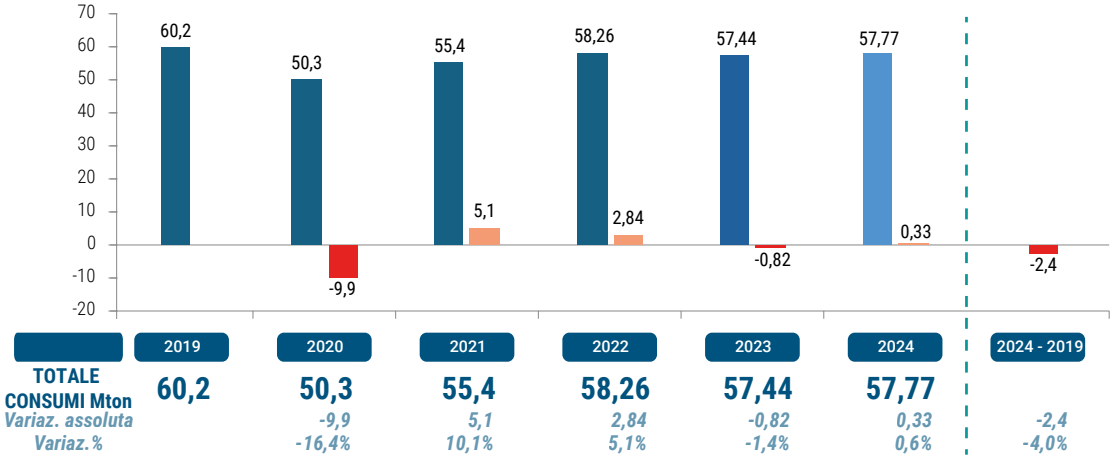
I consumi dei prodotti petroliferi

Dopo la leggera flessione del 2023, nel 2024 i consumi di prodotti petroliferi sono tornati a crescere (+330 mila tonnellate +0,6 per cento), risultando pari a 57,8[1] milioni di tonnellate e inferiori di 2,4 milioni (-4 per cento) rispetto al livello pre-pandemico (60,2 milioni di tonnellate).
I carburanti stradali, attestatisi nel 2024 a oltre 32,1 milioni di tonnellate, hanno registrato un aumento di circa 670 mila tonnellate (+2,1 per cento), superando di 1 milione di tonnellate il livello del 2019 (31,1 milioni di tonnellate).

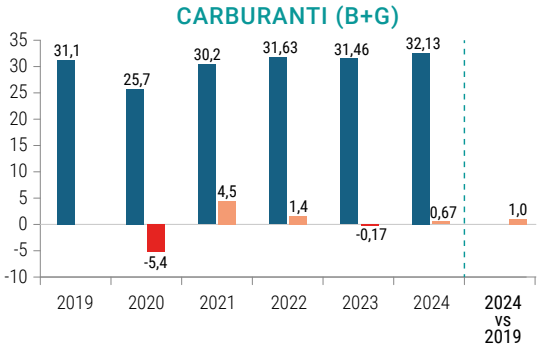
In particolare:

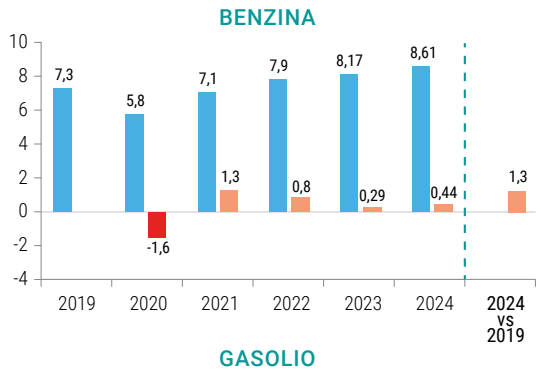
- le **benzine** hanno proseguito il loro trend in crescita, con volumi pari a 8,6 milioni di tonnellate e un incremento di oltre 400 mila tonnellate (+5,3 per cento rispetto al 2023). Sono risultate così di 1,3 milioni più elevate del 2019, tornando sui livelli del 2012. Anche nel 2024 il suo trend ha continuato ad essere influenzato da quel **fattore divenuto strutturale**, che ha visto la decisa prevalenza di tale alimentazione nelle immatricolazioni delle nuove auto[2];

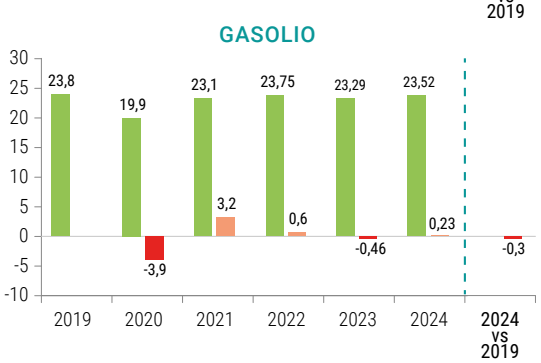
ITALIA Totale consumi petroliferi e dettaglio dei carburanti
(Milioni di tonnellate; variazioni vs anno precedente e vs livello prepandemico)



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024 - 2019
TOTALE CONSUMI Mton	60,2	50,3	55,4	58,26	57,44	57,77	
Variaz. assoluta		*-9,9*	*5,1*	*2,84*	*-0,82*	*0,33*	*-2,4*
Variaz.%		*-16,4%*	*10,1%*	*5,1%*	*-1,4%*	*0,6%*	*-4,0%*







Fonte: Unem su dati MASE

[1] Nel 2024 i consumi di petrolio misurati in Mtep sono stati 55,0 secondo stime provvisorie.

[1] Nel 2024 circa il 67 per cento dell'immatricolato, fra ibride, plug-in e motori a combustione interna, è alimentato a benzina. L'ibrido a benzina costituisce la quota prevalente delle immatricolazioni: circa il 35 per cento nel 2024 e il 39,5 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	Variazione % 2024 vs.2023 [1]
GPL	3,9	3,4	3,3	2,9	3,1	3,1	3,2	1,9%
Benzina con piombo	4,6	–	–	–	–	–		–
Benzina senza piombo	12,2	10,0	7,3	5,8	7,9	8,2	8,6	5,3%
TOTALE BENZINA	**16,8**	**10,0**	**7,3**	**5,8**	**7,9**	**8,2**	**8,6**	**5,3%**
Carboturbo	3,6	3,9	4,9	1,8	3,7	4,5	5,0	10,8%
Gasolio autotrazione	18,3	25,3	23,8	19,9	23,8	23,3	23,5	1,0%
Gasolio riscaldamento	3,6	1,9	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5	-7,1%
Gasolio agricolo	2,2	2,0	2,1	2,1	2,0	1,9	1,8	-3,2%
Gasolio altri usi	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-7,8%
TOTALE GASOLI	**24,5**	**29,6**	**27,1**	**23,1**	**26,6**	**26,0**	**26,1**	**0,4%**
Olio combustibile termoelettrica	13,7	1,0	0,2	0,2	0,6	0,3	0,1	-64,2%
Olio combustibile altri usi	3,0	1,2	0,6	0,4	0,4	0,4	0,3	-12,3%
TOTALE OLIO COMBUSTIBILE	**16,7**	**2,2**	**0,7**	**0,6**	**1,1**	**0,6**	**0,4**	**-35,5%**
- di cui O.C. Btz - fluido	10,7	1,4	0,5	0,4	1,0	0,6	0,3	-44,2%
Bitume	2,4	2,0	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	-1,4%
Lubrificanti	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4 [3]	0,4	-2,1%
Altri prodotti [2]	5,9	3,2	1,9	1,4	1,6	1,6 [3]	1,5	-3,0%
Petrolchimica (carica netta)	7,0	5,8	3,7	4,0	3,2	2,9	2,7	-4,5%
Bunkeraggi	2,8	3,5	3,1	3,0	2,9	2,6	2,7	3,3%
TOTALE IMMISSIONI AL CONSUMO	**84,2**	**64,0**	**54,1**	**44,6**	**52,1**	**51,5**	**52,3**	**1,4%**
Consumi/perdite di raffineria	9,1	9,4	5,8	5,4	6,1	5,7	5,3	-6,7%
Riduzione (aumento) scorte	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2	0,1	-19,3%
TOTALE CONSUMI	**93,5**	**73,7**	**60,2**	**50,3**	**58,3**	**57,4**	**57,8**	**0,6%**

[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

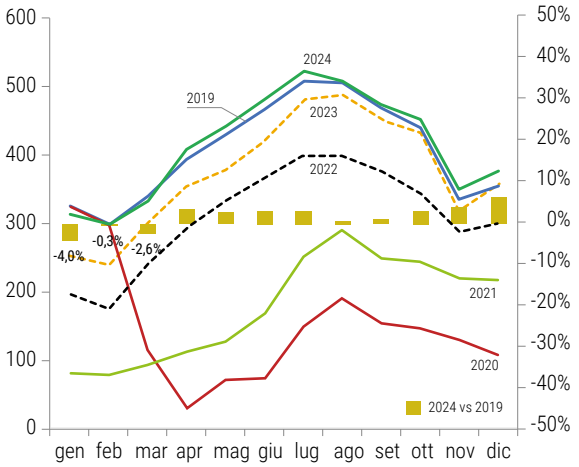
ITALIA I prezzi medi dei principali prodotti petroliferi

		Al consumo			Componente fiscale			Al netto della componente fiscale		
		2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Benzina senza piombo	€/litro	1,817	1,868	1,822	0,870	1,066	1,057	0,946	0,802	0,765
Gasolio auto	€/litro	1,827	1,793	1,717	0,761	0,941	0,927	1,066	0,852	0,790
GPL auto	€/litro	0,814	0,749	0,724	0,259	0,282	0,278	0,555	0,467	0,446
Gasolio riscaldamento	€/litro	1,697	1,577	1,475	0,709	0,687	0,670	0,988	0,890	0,805
Olio comb.denso Btz	€/kg	0,814	0,709	0,703	0,105	0,096	0,096	0,709	0,613	0,607
Metano auto	€/kg	n.d.	n.d.	1,332	n.d.	n.d.	0,245	n.d.	n.d.	1,087
GNL auto	€/kg	n.d.	n.d.	1,245	n.d.	n.d.	0,229	n.d.	n.d.	1,016

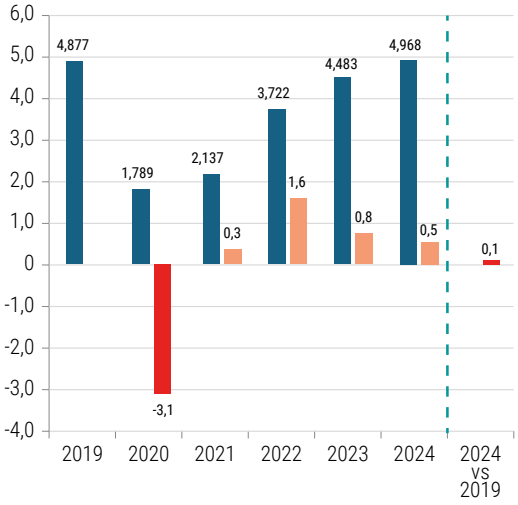
Fonte: Elaborazioni Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

ITALIA Carboturbo

(Migliaia di tonnellate mensili)



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



Fonte: Unem su dati MASE

- pur restando inferiore dell'1,2 per cento rispetto al valore ante pandemia, anche il **gasolio autotrazione**, pari a circa 23,5 milioni di tonnellate, ha segnato nell'anno un recupero di oltre 200 mila tonnellate (+1,0 per cento rispetto al 2023). I suoi volumi hanno tenuto, nonostante lo stop al Superbonus per l'edilizia privata e la produzione industriale in costante calo, accompagnati dall'effetto della variazione obbligata dalle consuete rotte dal Canale di Suez[1], che, dati gli aumenti dei costi e tempistiche di fornitura, ha spinto le catene logistiche ad aumentare le scorte;
- altro prodotto in sensibile aumento è stato il **carboturbo**, che, sfiorando i 5 milioni di tonnellate, ha rilevato una crescita di circa 500 mila di tonnellate rispetto al 2023 (+10,8 per cento). Risultando costantemente superiore rispetto al 2019 da aprile in poi, dopo 4 anni, i volumi annui sono risultati 90 mila tonnellate superiori rispetto a quelli pre-pandemici;
- in crescita anche i **bunkeraggi**, pari a 2,7 milioni di tonnellate (+89 mila tonnellate, +3,3 per cento) e
- il **GPL**, pari a 3,2 milioni di tonnellate (+1,9 per cento, +60 mila tonnellate), con il settore autotrazione in incremento del 3,1 per cento (+48 mila tonnellate).

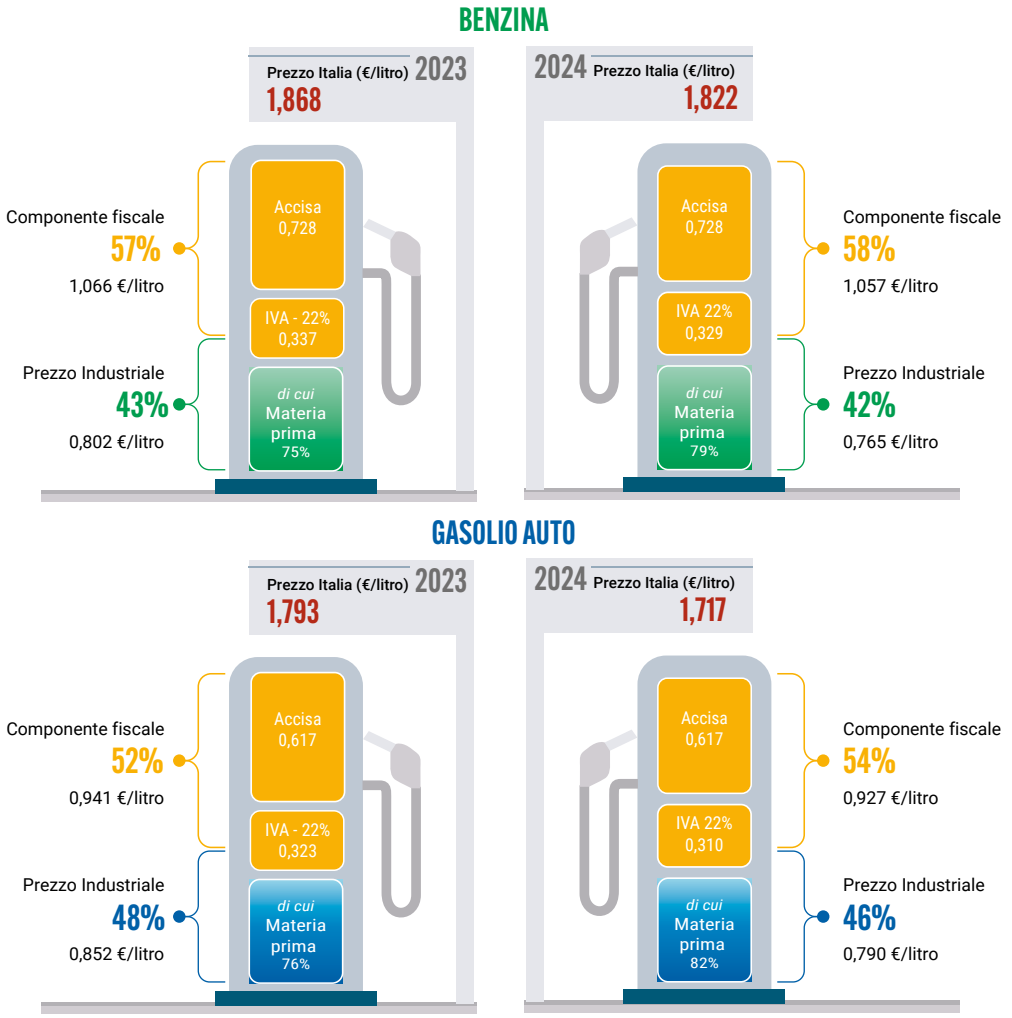
In sostanza i prodotti legati alla mobilità aerea, stradale e navale hanno segnato dinamiche positive, mentre quelli legati alle attività industriali hanno riflesso contrazioni più o meno marcate:

- il **fabbisogno petrolchimico**, pari a 2,7 milioni di tonnellate, in calo di 128 mila di tonnellate (-4,5 per cento), penalizzato da un contesto di crisi strutturale a livello europeo (prezzi dell'energia elevati, importazioni di prodotti cinesi e a basso costo ed eccesso di offerta);
- i **consumi di raffineria** hanno rilevato un calo del 4,8 per cento, pari a 185 mila tonnellate in meno, in conseguenza del rallentamento delle lavorazioni (-5,1 per cento) e i **consumi per la produzione elettrica** sono scesi del 10,4 per cento, pari a 196 mila tonnellate in meno;
- l'**olio combustibile** ha segnato un -35,5 per cento, soprattutto per il crollo del suo uso nella termoelettrica (-64,2 per

[1] Nel corso del 2024 sono proseguiti agli attacchi delle milizie yemenite contro il trasporto marittimo mercantile in transito nel Canale di Suez, che ha causato un crollo del 90 per cento per il settore dei *container* nel suo complesso e del 50 per cento per le tanker (petroliere) rispetto all'anno precedente.

ITALIA Prezzi dei carburanti e loro componenti

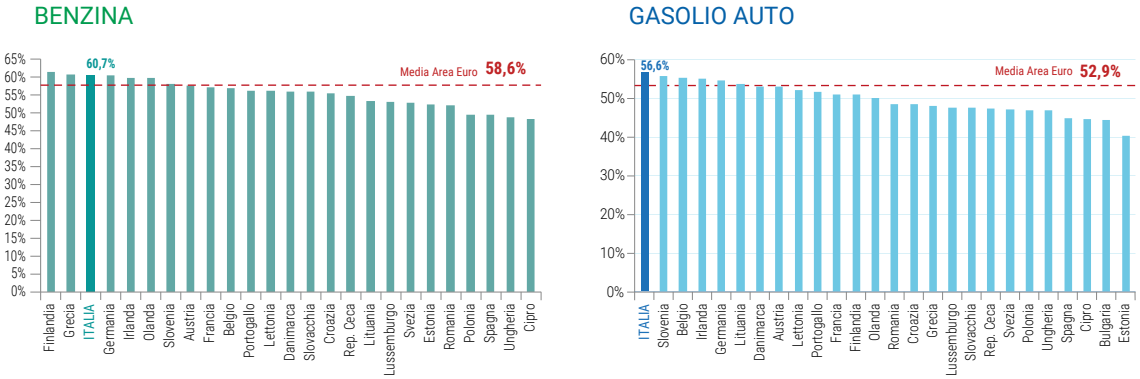
(Media annua 2023-2024. Euro/litro)



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 inizio maggio 2025)



Fonte: Elaborazioni Unem su dati Commissione Europea, Direzione Energia

ITALIA L'approvvigionamento petrolifero
(Milioni di tonnellate)

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

cento), dopo due anni in controtendenza, nei quali aveva contribuito alla produzione fossile alternativa al gas naturale in emergenza.

Sono infine risultati in calo anche:

- i **lubrificanti** (-8,4 mila tonnellate, -2,1 per cento), frenati da quelli per usi industriali (-10,7 mila tonnellate, -5,2 per cento)[1]
- e i **bitumi**, pari a 1,7 milioni di tonnellate (-23 mila tonnellate, -1,4 per cento).

Nei primi 4 mesi del 2025 i consumi di prodotti petroliferi hanno rilevato una variazione negativa del 3,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2024, pesantemente frenati da quelli negativi legati alle attività industriali e manifatturiere in generale. Il calo della petrolchimica netta (-11,1 per cento) e dei consumi di raffineria (-19,1 per cento) da sole hanno contribuito per quasi l'80 per cento al calo complessivo, pari a 606 mila tonnellate.

I prezzi dei prodotti petroliferi

Le quotazioni internazionali del 2024 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 di circa il 9 per cento (-73 dollari a tonnellata), mentre la **benzina** del 6,4 per cento (-55 dollari/tonnellata).

I **prezzi industriali nazionali** (prezzi al consumo al netto della componente fiscale) di tutti i principali prodotti, espressi come valori medi dell'anno 2024, 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 tornata ai livelli normali) hanno seguito dinamiche simili, con un valore medio della **benzina** di **1,822 euro/litro** e del **gasolio auto** di **1,717 euro/litro**.

Complessivamente nel 2024 imposte e accise hanno rappresentato il 58 per cento del prezzo finale della benzina e il 54 per cento del prezzo finale del gasolio.

Anche nel corso del 2025 la componente fiscale italiana sui carburanti, in particolare del gasolio, è restata al livello più elevato in Europa[2].

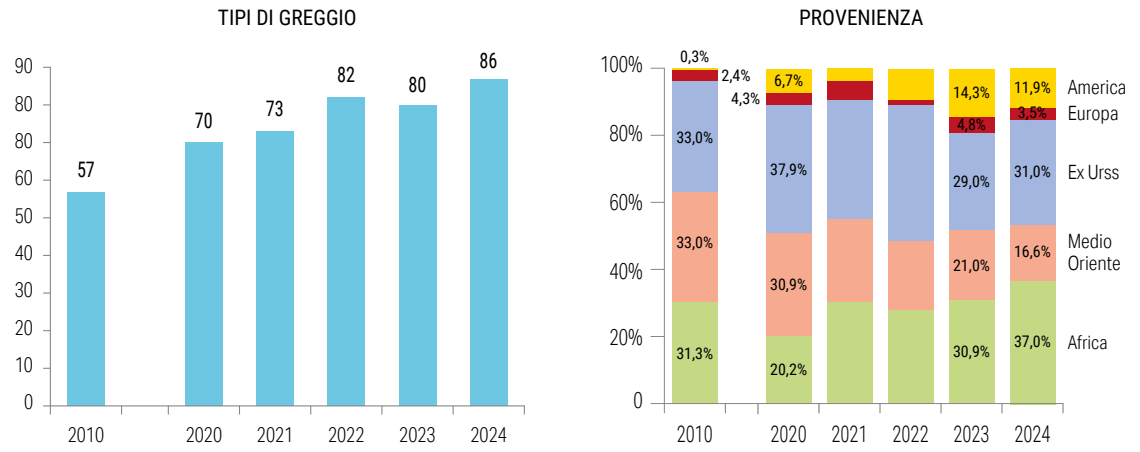
Le importazioni e le esportazioni

Le importazioni italiane di **greggio** sono state pari a 56,7 milioni di tonnellate (-4,5 milioni, -7,4 per cento rispetto al 2023). 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

[1] Dati rivisti per l'anno 2023. Vedi anche "Il Gruppo Strategico Lubrificanti" a pag. 69.

[2] Per l'attuale revisione delle accise vedi anche pag. 57.

ITALIA Tipi e provenienza dei greggi importati



Fonte: Unione Energie per la Mobilità

tonnellate in meno. Anche nel 2024 non si sono registrate importazioni di petrolio per conto di committenti esteri.

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 2024** è stata **l'Africa**, che ha garantito nel complesso il 37 per cento delle importazioni, pari a 21 milioni di tonnellate rispetto a meno del 31 per cento del 2023[1]. Seconda è restata l'area dell'ex-URSS, con un peso del 31 per cento, mentre si assesta a circa il 17 per cento il Medio Oriente, che risulta in forte calo, anche per i problemi legati alle difficoltà di navigazione nel Mar Rosso per gli attacchi Houthi iniziati a fine 2023 a seguito del conflitto nella Striscia di Gaza. Torna a scendere il peso dell'America, pari all'11,9 per cento, con 6,7 milioni di tonnellate.

La **Libia** torna ad essere il nostro primo fornitore con un peso del 21 per cento, seguita dall'**Azerbaijan** (16,4 per cento) e dal **Kazakistan** (14,7 per cento).

In assenza di vincoli strutturali come il gas, la flessibilità del petrolio si è amplificata nel tempo, anche grazie agli investimenti del sistema di raffinazione nazionale che hanno consentito di rispondere alle criticità dei mercati, particolarmente evidenti in questi ultimi 3 anni, diversificando gli approvvigionamenti e garantendo in tal modo la sicurezza degli approvvigionamenti.

La flessibilità non è stata 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 2024 abbiamo importato 86 qualità di greggi da 30 Paesi diversi** (14 dei quali del continente africano)[1].

In aumento di oltre 1 milione di tonnellate, le **importazioni** di prodotti petroliferi finiti nel 2024 sono state pari a 16,1 milioni (+7,5 per cento), mentre le importazioni di semilavorati (pari a 2,1 milioni di tonnellate) sono risultate in crescita del 21,4 per cento.

Le **esportazioni** di greggio, semilavorati e prodotti finiti, pari a circa 25,8 milioni di tonnellate, sono per contro scese del 9,1 per cento, pari a 2,6 milioni in meno.

Nonostante il calo dei volumi e la minore valorizzazione degli stessi, la bilancia commerciale per le esportazioni di prodotti petroliferi è risultata pari a oltre 16 miliardi di euro.

[1] Questo rafforzamento potrebbe essere ritenuto anche un primo effetto del Piano Mattei, la nuova iniziativa di politica africana, lanciata dal Governo italiano a gennaio 2024 nel corso del vertice Italia-Africa di Roma.

Il downstream italiano

La transizione energetica, accelerata dagli sviluppi tecnologici e dagli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione fissati a livello europeo e nazionale, sta modificando profondamente il panorama della domanda petrolifera. Questo cambiamento impone una trasformazione strutturale del settore della raffinazione, con una progressiva riduzione delle attività tradizionali e una parallela espansione della produzione di carburanti a basse emissioni di carbonio.

Nel medio-lungo termine, le materie prime fossili saranno gradualmente sostituite da fonti alternative, come biomasse, rifiuti e CO_2, dando impulso allo sviluppo di nuovi processi industriali orientati alla sostenibilità. Tuttavia, questa evoluzione implica una razionalizzazione del settore che, se non adeguatamente pianificata e supportata, potrebbe tradursi in chiusure improvvise di impianti, inclusi quelli ad alta efficienza, se soggetti ad una concorrenza sleale da parte di *competitors* che operano con costi e vincoli regolatori molto diversi.

La riconversione del comparto richiederà investimenti considerevoli, in un contesto segnato da una concorrenza internazionale asimmetrica e da un'incerta valorizzazione del ruolo strategico della raffinazione da parte delle Istituzioni europee. A fronte di una crisi che appare sempre più strutturale, l'assenza di una visione politica chiara e di strumenti di supporto adeguati mette a rischio non solo la sopravvivenza di questo settore, ma anche la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e la sostenibilità economica del sistema Paese[1].

In questo scenario, diventa urgente e necessario un ripensamento del ruolo della raffinazione, che deve essere riconosciuta come un tassello fondamentale della transizione energetica, capace di accompagnare il percorso verso la neutralità climatica senza compromettere la resilienza industriale e l'indipendenza energetica dell'Italia e dell'Europa.

La capacità di raffinazione

Complessivamente nel 2024 la capacità di raffinazione in Italia è rimasta invariata a 87,5 milioni di tonnellate, a fronte di lavorazioni in ulteriore flessione a 64,9 milioni di tonnellate (-5,1 per cento) - nel 2023 erano scese di meno dell'1 per cento - evidenziando così l'accentuarsi di elementi di criticità dell'industria della raffinazione nazionale.

Oltre ad alcune riduzioni di operatività per manutenzioni, margini in forte calo (con quotazioni internazionali dei prodotti finiti in flessione per gran parte dell'anno), nonché debole crescita della domanda, alla riduzione delle lavorazioni ha contribuito anche l'inizio della trasformazione in bioraffineria della Raffineria di Livorno, con sospensione delle importazioni di greggi e della produzione da tale sito.

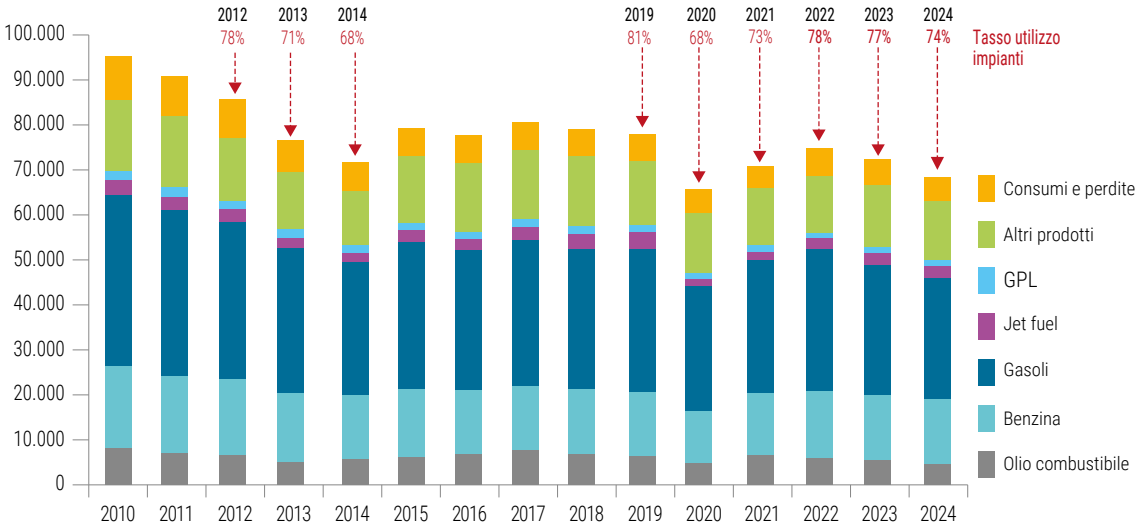
Le lavorazioni di greggio, con 60,3 milioni di tonnellate, che rappresentano circa il 93 per cento del totale, hanno registrato una flessione del 6,6 per cento, mentre quelle dei semilavorati esteri sono risultate in aumento di oltre il 46 per cento, e con 1 milione di tonnellate in più hanno compensato limitatamente il calo dei greggi lavorati (-4,3 milioni di tonnellate).

La capacità di desolforazione del sistema di raffinazione, cioè la capacità di produrre carburanti con le specifiche sul tenore di zolfo richieste, è sui 40,2 milioni di tonnellate, più bassa del 18 per cento rispetto al picco di 49,2 del 2011, prima del ridimensionamento degli assetti impiantistici.

Le quotazioni internazionali dei prodotti hanno riflesso pressioni ribassiste, conseguenti al contesto di mercati sufficientemente riforniti, a fronte di una crescita della domanda contenuta. Le dinamiche di quelle dei carburanti si sono riavvicinate ai trend del passato, con un premio del gasolio verso la benzina, ad ecce-

[1] Vedi anche Focus "Concawe, S&P Global - Study on the potential evolution of Refining and Liquid Fuels production in Europe" a pag. 6.

ITALIA Evoluzione della produzione delle raffinerie
(Migliaia di tonnellate)



Fonte: Unione Energie per la Mobilità

zione dell'inizio del periodo estivo, ed i delta fra i due prodotti decisamente meno ampi di quelli registrati nei due anni precedenti.

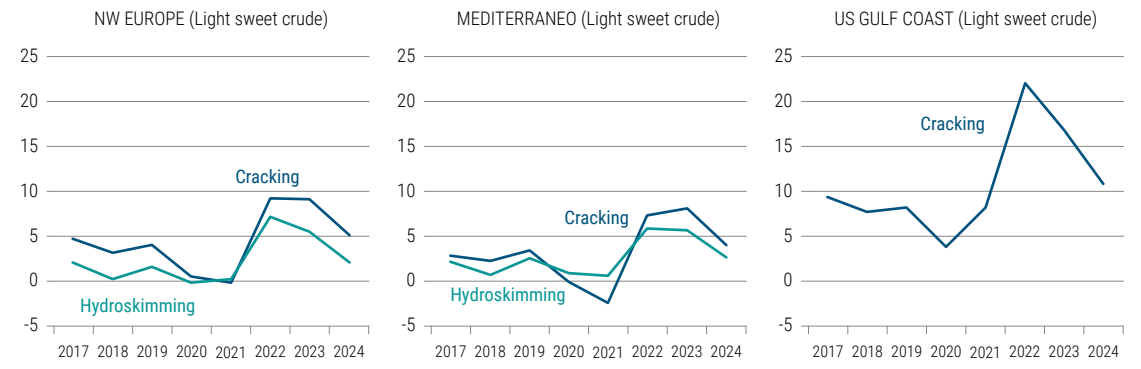
Di conseguenza, le pressioni in flessione si sono riflesse anche sull'economicità dell'attività del 2024, con margini di raffinazione risultati ovunque in calo rispetto a quelli del 2023, anche se in misura diversa fra le diverse le aree.

In particolare, nel Mediterraneo nel 2024 i margini per le lavorazioni cracking dei greggi *light sweet* sono stimati dall'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) sui 4 dollari al barile rispetto agli 8 dollari del 2023, con un calo del 50 per cento. Per il Nord Europa il calo è stato del 44 per cento, risultando mediamente superiore ai 5 dollari al barile.

Nel 2024 gli investimenti complessivi del settore petrolifero[1] in Italia, compresi quelli destinati alla produzione di *biofuel* e per lo sviluppo della produzione di idrogeno verde, hanno sfiorato

[1] Vedi Focus "Energy transition: investimenti e attività industriali" a pag. 43.

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



(*) Serie storica rivista a seguito del cambio metodologico di calcolo dell'Agenzia Internazionale dell'Energia ad agosto 2024.

Fonte: AIE, 2025

1,3 di miliardi di euro rispetto agli 1,2 miliardi del 2023, con un aumento del 6 per cento. In particolare quelli per la raffinazione sono stati circa 960 milioni di euro (+4 per cento). Di essi, circa la metà sono stati destinati all'adeguamento delle norme relative alla miscelazione dei *biofuel*, al miglioramento dell'efficienza energetica e ambientale, nonché all'ammodernamento degli impianti, al mantenimento degli standard di sicurezza ed affidabilità, all'adeguamento alla normativa IMO[1] sui bunker e a quella sui SAF nel settore dell'aviazione.

La distribuzione carburanti

Durante tutto l'anno è proseguito il confronto tra le rappresentanze del settore e il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) sullo schema di **Disegno di Legge di riforma del settore della distribuzione carburanti**, finalizzato a modernizzare, razionalizzare ed efficientare la rete.

Un progetto che ha incontrato alcuni ostacoli, relativamente al tema della contrattualistica, che hanno richiesto una ulteriore fase di approfondimento e confronto con le Associazioni maggiormente rappresentative dei titolari e dei gestori.

Una sostanziale convergenza tra le Parti è stata invece riscontrata sulle misure contenute nel Disegno di Legge volte a qualificare gli operatori della rete e a contrastare i fenomeni di illegalità, promuovere la razionalizzazione e la riconversione della rete, anche attraverso incentivi economici per la trasformazione degli impianti in stazioni di ricarica elettrica, con semplificazioni amministrative e premialità volumetriche.

Nelle intenzioni del Ministero il Disegno di Legge dovrebbe essere sottoposto al Consiglio dei Ministri a breve per avviare l'iter parlamentare.

La **rete autostradale**, interessata solo parzialmente dal Disegno di Legge, nel luglio scorso è

[1] IMO – International Maritime Organization.

FOCUS

Protocollo Unem Motus-e

Promuovere iniziative congiunte per favorire la realizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica per le auto elettriche nei distributori di carburante. È quanto prevede il protocollo d'intesa firmato il 25 febbraio scorso da Motus-E e Unem presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, alla presenza del Sottosegretario Massimo Bitonci.
L'accordo prevede la costituzione di un Tavolo Tecnico composto da rappresentanti dei firmatari, per fornire strumenti tecnici di supporto alle rispettive associate, ma anche alle Istituzioni e agli Enti competenti, e agevolare la dotazione di colonnine di ricarica presso gli impianti carburanti stradali e autostradali.
In particolare, Motus-E e Unem si sono impegnati a dialogare con Istituzioni ed Enti competenti in merito alle iniziative in essere e alle future azioni di sostegno alla diffusione delle ricariche elettriche nei distributori carburanti, elaborando al tempo stesso proposte congiunte per la redazione di norme e misure funzionali per offrire in modo efficace ed efficiente ai mezzi leggeri e pesanti tutta la gamma delle energie per la mobilità.

FOCUS

Le nuove sanzioni europee alla Russia

Nel corso del 2024 e di recente, l'Europa ha varato altri pacchetti di sanzioni nei confronti della Russia, giungendo così ad un totale di 17 dall'inizio della crisi, che estendono ulteriormente le misure restrittive già in atto.

Quattordicesimo pacchetto di sanzioni

Con il Regolamento 2024/1745 l'Europa ha imposto una serie di limitazioni in relazione al GNL: divieto di fornire servizi di ricarica nel territorio dell'Unione europea finalizzati a operazioni di trasbordo di GNL originario o esportato dalla Russia; divieto di importazione di GNL originario o esportato dalla Russia attraverso terminali dell'Unione europea non collegati alla rete interconnessa di gasdotti dell'Unione europea; divieto di fornire beni, tecnologie o servizi a progetti di GNL in costruzione in Russia). Con la Decisione (PESC) 2024/2026, inoltre, il Consiglio dell'Unione europea ha prorogato le sanzioni in essere al 31 dicembre 2025.

Quindicesimo pacchetto di sanzioni

Il pacchetto inasprisce ulteriormente le sanzioni attraverso restrizioni all'esportazione di determinati beni e tecnologie, includendo altre navi oltre a quelle per le quali già vigeva il divieto di accesso ai porti e di fornitura di servizi connessi al trasporto marittimo, sanzionando altresì ulteriori persone ed entità specifiche. Inoltre, il pacchetto proroga alcune deroghe temporanee a specifici Paesi europei per l'acquisto, l'importazione o il trasferimento di determinati prodotti.

Sedicesimo pacchetto di sanzioni

Con questo pacchetto sono state rafforzate le sanzioni individuali, le limitazioni finanziarie, i divieti di esportazione di specifici beni e le restrizioni in taluni settori, introducendo nuove misure contro il settore dell'aviazione e il trasporto su strada. In particolare, vengono imposte delle limitazioni all'export di software correlati alla prospezione di petrolio e gas e il divieto di stoccaggio temporaneo di petrolio greggio e di prodotti petroliferi russi all'interno dell'Unione europea, indipendentemente dal prezzo di acquisto e dalla destinazione finale di tali prodotti. Inoltre, viene disposto il divieto di operare con determinate infrastrutture russe, inclusi porti e aeroporti strategici utilizzati per aggirare il *price cap* sul petrolio o altre misure restrittive, e viene ampliato il numero di navi soggette al divieto di accesso ai porti europei e ad altri servizi marittimi, per contrastare la cosiddetta *"flotta ombra"* nell'elusione delle misure restrittive. Al contempo, vengono inasprite anche le sanzioni nei confronti della Bielorussia, allineandole a quelle disposte nei confronti della Russia.

Diciassettesimo pacchetto di sanzioni

Il pacchetto intensifica ulteriormente il regime sanzionatorio già in vigore, attraverso l'inclusione di altre 189 navi - riconducibili alla cosiddetta "flotta ombra" - tra quelle cui è fatto divieto di accesso ai porti e a un ampio numero di servizi. Il pacchetto amplia altresì l'elenco delle persone fisiche ed entità sottoposte a misure restrittive, così come quello dei beni a duplice uso e delle tecnologie avanzate. Inoltre, viene prevista una proroga dell'esenzione dal tetto sui prezzi del petrolio al fine di consentire il trasporto via nave del petrolio greggio originario del progetto Sakhalin-2 verso il Giappone fino al 28 giugno 2026.

stata peraltro oggetto di uno specifico Decreto Interministeriale[1] con cui è stato approvato il Piano di ristrutturazione delle aree di servizio, da affidare mediante procedure concorsuali. Piano non sempre pienamente allineato con la Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) del gennaio 2023[2] con i criteri di affidamento delle aree autostradali emanati dall'Autorità stessa. L'ART, le cui competenze in materia sono state confermate con la sentenza n. 412/2024 del TAR[3] del Piemonte, ha proposto quindi ricorso giurisdizionale avverso il decreto Interministeriale[4].

Per le Associate Unem, la principale criticità è stata invece quella relativa all'interpretazione delle misure sulla continuità gestionale previste dal citato Decreto Interministeriale, sottoposte al TAR del Lazio che ha accolto i ricorsi presentati[5].

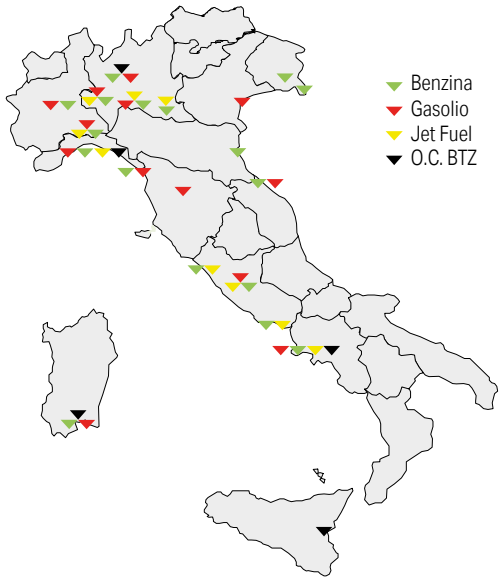
È ancora in attesa di emanazione, invece, il decreto per dare **dinamicità all'Anagrafe carburanti**, presentato il 19 dicembre scorso dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al Comitato tecnico per la ristrutturazione della rete di distribuzione carburanti.

Si segnala, infine, il rifinanziamento della **Carta "Dedicata a te"** per l'acquisto di generi alimentari e di carburanti rivolta alle categorie meno abbienti.

Le scorte d'obbligo

Nel 2024 le scorte Paese sono state pari a 10.796.852 tep rispetto ai 10.549.413 del 2023. Parallelamente, OCSIT[6] ha proseguito il

ITALIA Distribuzione scorte obbligatorie nel 2024



Fonte: AU-OCSIT, Comitato Consultivo, 29 ottobre 2024

Piano industriale per la progressiva copertura dei 30 giorni di scorte specifiche in prodotti. Le scorte detenute da OCSIT confermano il dato del 2023, attestandosi a 21 giorni, sebbene nel 2024 rispetto all'anno precedente siano aumentate da 2.461.530 a 2.519.266 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. Per il 2025 OCSIT intende assicurare 23 giorni di scorta, anche facendo ricorso per quantità marginali allo strumento dei ticket.

L'evoluzione della logistica

Le infrastrutture logistiche costituiscono l'interfaccia tra la produzione ed il consumo di prodotti petroliferi e chimici e di *low carbon fuels* (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

[1] Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, n. 181 del 5 luglio 2024.

[2] Delibera n. 1 dell'11 gennaio 2023, "Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e di gas naturale liquefatto e delle attività commerciali e ristorative".

[3] TAR – Tribunale Amministrativo Regionale.

[4] Il ricorso è stato approvato con la Delibera ART n. 122/2024.

[5] Le Aziende associate ad Unem che operano sulla rete autostradale hanno presentato ricorso con il supporto tecnico dell'Associazione. Il TAR del Lazio con distinte sentenze di marzo e aprile ha accolto i ricorsi.

[6] OCSIT - Organismo Centrale di Stoccaggio Italiano.

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 Sustainable 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 2024 l'attività di FETSA è stata orientata a:

- elaborare e divulgare documenti sulle iniziative europee di interesse per il settore (da ultimi il Pacchetto Omnibus[2] sulla semplificazione, il Clean Industrial Deal[3], la COP29 e il mandato legislativo 2025-2029 della Commissione europea);
- organizzare e promuovere eventi su temi di rilievo per il settore. Tra questi si segnala l'evento *"Advancing Europe's energy security, green transition and competitiveness: the role of liquid energy carriers"*, tenutosi nel febbraio scorso presso il Parlamento europeo a Bruxelles, che è stata l'occasione per approfondire con i parlamentari europei il ruolo della logistica nel supportare la transizione energetica e l'economia europea. A questo è seguito nel mese di aprile il workshop *"NATO Future Fuels and Storage"* a L'Aia (Olanda) dove è stato discusso il ruolo della logistica per i nuovi *fuel* nel settore della difesa, anche alla luce degli obiettivi climatici europei.

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 rilevazione dei dati riferiti all'**attività del GPL uso combustione**, ai sensi dell'art. 3, comma 5, del Decreto Legislativo 128/2006 e del relativo Accordo di Programma del 15 ottobre 2008;
- il Regolamento ENAC[6] sulla **costruzione, l'acquisto e la gestione dei depositi carburante avio negli aeroporti** aperti al traffico civile, di cui all'art. 704 del codice della navigazione affidati in concessione;
- la **digitalizzazione della filiera**, con l'avvio della sperimentazione per smaterializzare gli scontrini relativi agli scarichi di carburanti presso i punti vendita stradali, che dovrebbe concludersi entro l'estate, cui farà seguito l'eventuale estensione della procedura su base volontaria dietro specifiche istruzioni dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli;
- 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**;
- la formazione trimestrale relativamente alla **Direttiva Seveso** e agli **adempimenti RLSA**[7];
- i **biocarburanti**, con riferimento agli obblighi di miscelazioni nelle benzine 2025 e 2026 per il recepimento della Direttiva RED III in coerenza con le previsioni contenute nel PNIEC;

[1] Vedi anche "Il ReFuel Aviation" a pag. 61.

[2] Vedi anche "Pacchetto Omnibus sulla semplificazione" a pag. 72.

[3] Vedi anche "Il Clean Industrial Deal" a pag. 65.

[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] ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

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

- 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

L'andamento dei reati predatori ai danni dei punti vendita carburanti è stato caratterizzato negli ultimi anni da una sostanziale stabilizzazione.

In base agli ultimi dati disponibili, le rapine ai distributori di carburante hanno mostrato infatti un indice di rischio[1] pari 0,8[2] (in media con il dato degli ultimi quattro anni), mentre nel 2024 è continuata la riduzione dei furti di contanti dagli accettatori di banconote (OPT), con un indice di rischio sceso a 1,3 rispetto all'1,8 dell'anno precedente[3].

Complessivamente, guardando alla serie storica dei dati raccolti da Unem dal 2012, emerge come il forte calo dei furti, osservato soprattutto a partire dal 2019, sia dovuto alle azioni messe in campo dal settore in stretta collaborazione con il Ministero dell'Interno (Direzione Centrale Polizia Criminale – Servizio Analisi Criminale, SAC).

Un'analisi dei dati regionali dei furti agli OPT evidenzia altresì come il fenomeno nel 2024 abbia avuto una maggiore diffusione territoriale sebbene con una minore intensità rispetto ai picchi registrati negli anni passati.

Un bilancio delle attività congiunte volte alla prevenzione ed al contrasto dei reati in danno degli impianti di distribuzione di carburanti e degli oleodotti è stato anche al centro di un incontro tenutosi il 25 febbraio scorso presso il Ministero dell'Interno[4], nel corso del quale è stata ribadita l'importanza della collaborazione tra operatori e Istituzioni nel monitorare

[1] Indice di rischio (IR): attacchi ogni 100 esercizi.

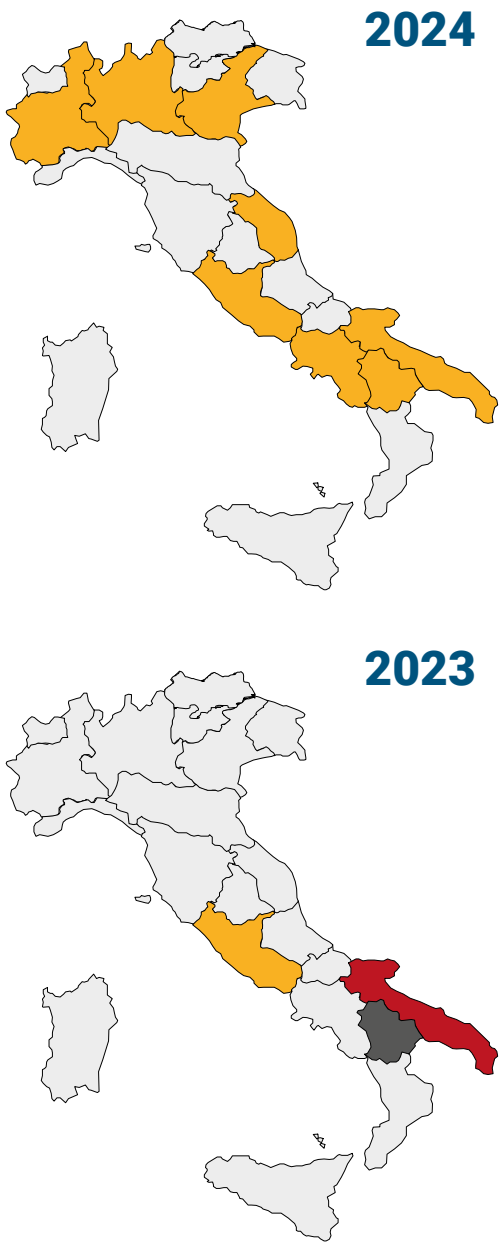
[2] Ultimo dato disponibile da Rapporto OSSIF riferito all'anno 2023. Vedi anche "OSSIF Il rapporto intersettoriale 2024" a pag. 34.

[3] Elaborazioni Unem su dati delle Associate.

[4] Hanno preso parte all'incontro il Vice Direttore Generale della Pubblica Sicurezza – Direttore Centrale della Polizia Criminale, Prefetto Raffaele Grassi e il Presidente di Unem, Gianni Murano, alla presenza delle Forze di Polizia (Polizia di Stato; Arma dei Carabinieri e Guardia di Finanza).

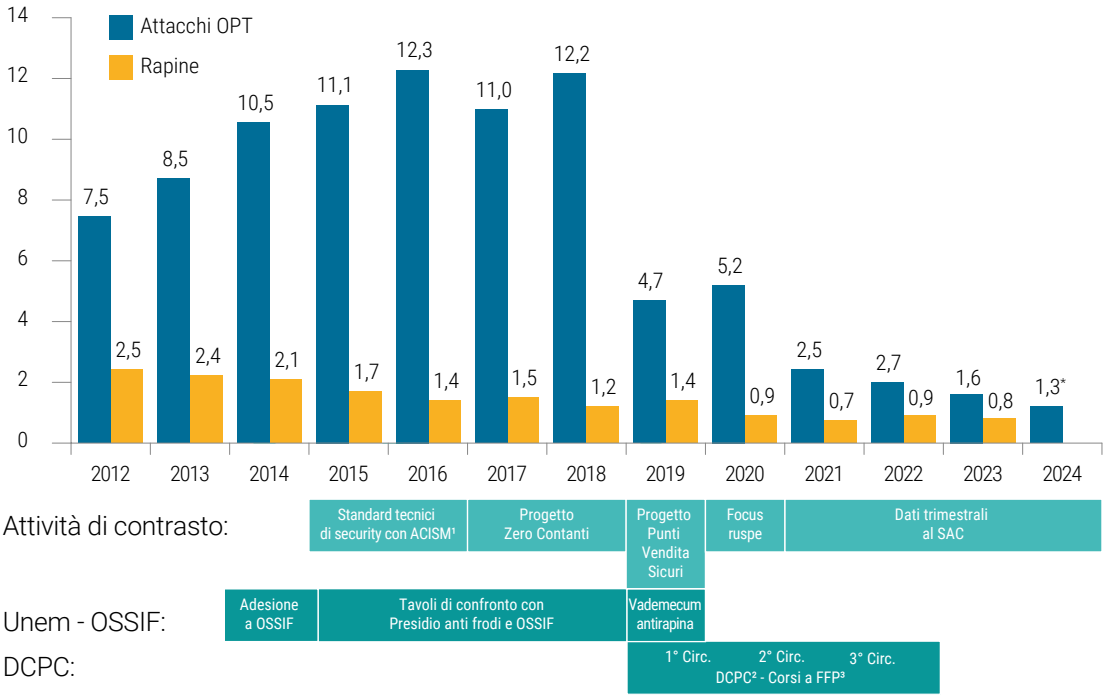
ANCORA IN CALO I FURTI NEI PUNTI VENDITA CARBURANTI. LE RAPINE SOSTANZIALMENTE STABILI

ITALIA Evoluzione dell'indice di rischio territoriale furti agli accettatori di banconote *(2023-2024)*



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: Rapporto OSSIF e Unem su dati Associate

continuamente gli eventi criminosi per fornire le linee di indirizzo operative alle attività territoriali di prevenzione e contrasto di Polizia di Stato, Carabinieri e Guardia di Finanza.

In questo contesto si inserisce l'edizione 2024 di "Antirapina. Guida alla sicurezza per gli operatori di sportello" di ABI, a cui Unem ha contributo con un focus sulla rete carburanti in quanto uno dei settori presenti in OSSIF[1] esposti alla criminalità predatoria.

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

Si conferma anche nel 2024 la decisa riduzione degli attacchi agli oleodotti che si sono praticamente dimezzati rispetto al 2023 (da 4 a soli 2 attacchi), grazie all'azione congiunta del Ministero dell' Interno e di Unem che, insieme alle Associate, ha continuato a lavorare 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

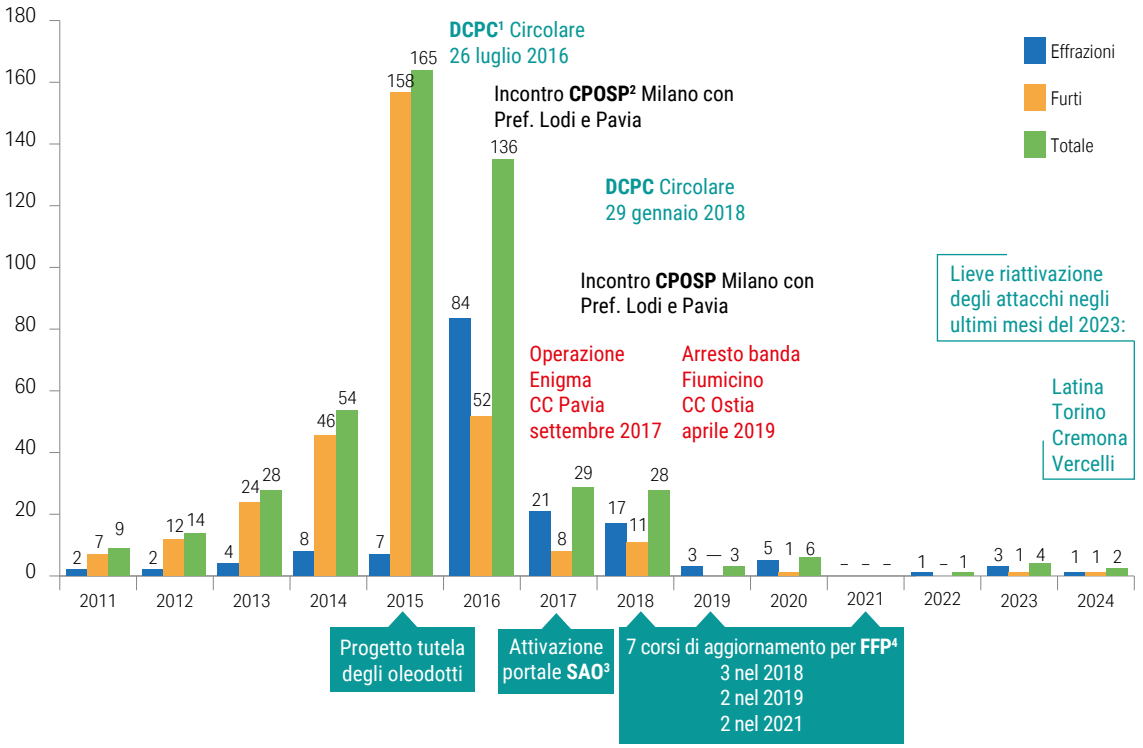
Il 16 ottobre 2024 sono entrate in vigore le misure contenute nella nuova normativa sulla sicurezza cibernetica, la c.d. Direttiva NIS2[2], recepita con il Decreto Legislativo 4 settembre 2024, n. 138, che mira a garantire l'aumento del livello di sicurezza informatica del Paese, in coordinamento con gli altri Stati membri dell'Unione europea.

Il primo adempimento, con scadenza 28 febbraio, ha riguardato la registrazione sul portale

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

[2] Direttiva (UE) 2022/2555 Network and Information Security Directive.

ITALIA Attacchi agli oledotti: serie storica 2011-2024 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 SAO - Unem

dei servizi dell'Autorità per la Cybersicurezza Nazionale (ACN) dei soggetti che ricadono nel campo di applicazione della Direttiva.

L'Energia, sottosettore c) Petrolio, ricade tra i soggetti essenziali oggetto a notifica, per:

- gestori di oleodotti;
- gestori di impianti di produzione, raffinazione, trattamento, deposito e trasporto di petrolio;
- organismi centrali di stoccaggio quali definiti all'articolo 2, lettera f), della Direttiva 2009/119/CE del Consiglio (cosiddetta Direttiva Scorte).

Unem ha assistito le Associate nella fase di registrazione sulla piattaforma dell'ACN. L'obbligo, in assenza di chiare indicazioni di esclusione dei prodotti petroliferi, ha riguardato tutte le Aziende con sede in Italia, ad esclusione della piccola impresa (fino a 50 dipendenti e fatturato/attivo patrimoniale fino a 10 milioni di euro). L'ACN, con le Autorità di settore, vaglierà le dichiarazioni per costituire l'elenco dei soggetti NIS e notificherà ai diretti interessati il risultato del vaglio chiarendo se rientrano, o meno, nell'elenco per poi avviare i successivi adempimenti.

Al fine di agevolare questo percorso, Unem ha avviato un progetto di supporto operativo alle Associate, in particolare per i titolari di depositi, sulle misure di protezione da attacchi informatici a beneficio dell'intera filiera, in analogia con quanto fatto nel 2024 in tema di sostenibilità. Il progetto "NIS2 Unem", portato avanti con il supporto di Rexilience, prevede una serie di incontri di sensibilizzazione sui nuovi obblighi, rivolto ai responsabili apicali delle Aziende, un corso di formazione rivolto agli organi di amministrazione delle stesse, su cui ricadono, sulla base della Direttiva, adempimenti specifici e attività di supporto per lo sviluppo di strategie specifiche che potrà essere attivato a richiesta dai singoli Associati.

OSSIF IL RAPPORTO INTERSETTORIALE 2024

Il Rapporto Intersettoriale sul 2023 sulla Criminalità Predatoria è realizzato da OSSIF[1], 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 emerge un ulteriore aumento delle rapine e dei furti rispetto al 2022

RAPINE

28.067
+9,5%
rispetto al 2022

FURTI

1.021.116
+6%
rispetto al 2022

RAPINE

Settori più colpiti
(Peso % nel 2023)

in pubblica via	esercizi commerciali	abitazioni
59%	13,6%	6,6%

Dinamiche più rilevanti
(Variazione % verso 2022)

banche	tabaccherie	distributori di carburante
-35,5%	-23%	-12,1%

FURTI

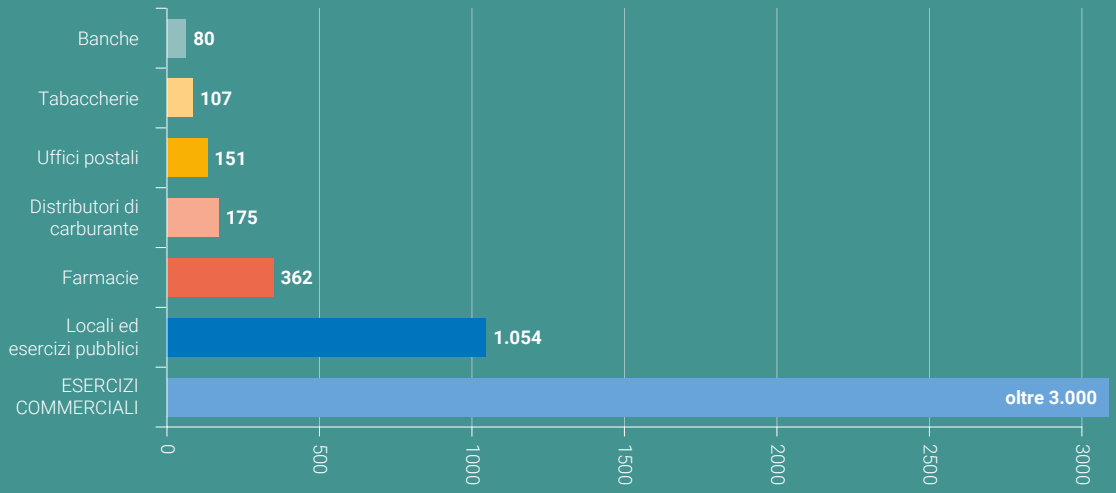
Tipologie più diffuse
(Peso % nel 2023)

abitazioni	con destrezza	autovetture
10,4%	8,0%	7,1%

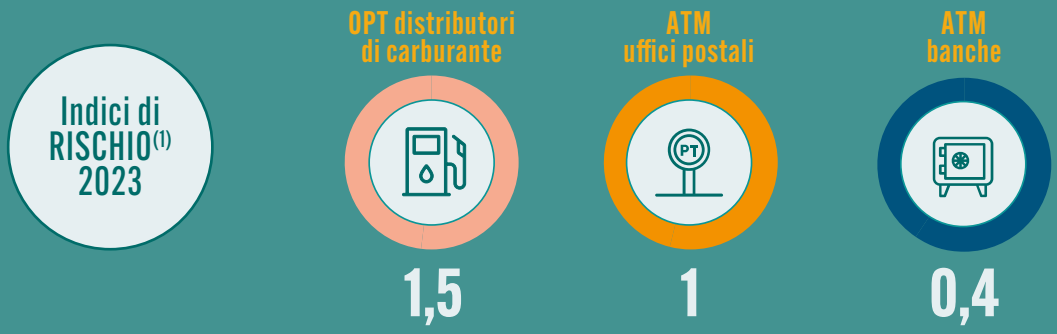
[1] OSSIF – Centro di Ricerca dell'Associazione Bancaria Italiana (ABI) sulla Sicurezza Anticrimine.

Confronto intersettoriale

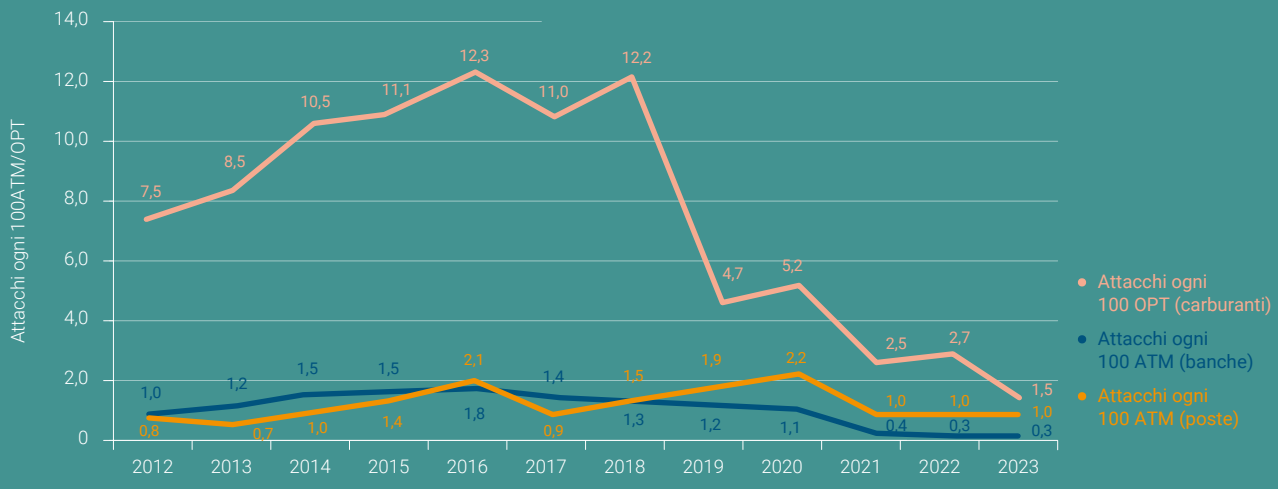
RAPINE



Attacchi a distributori automatici (ATM, OPT)



ITALIA Attacchi agli ATM e agli OPT per categoria. Anni 2013-2023



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

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

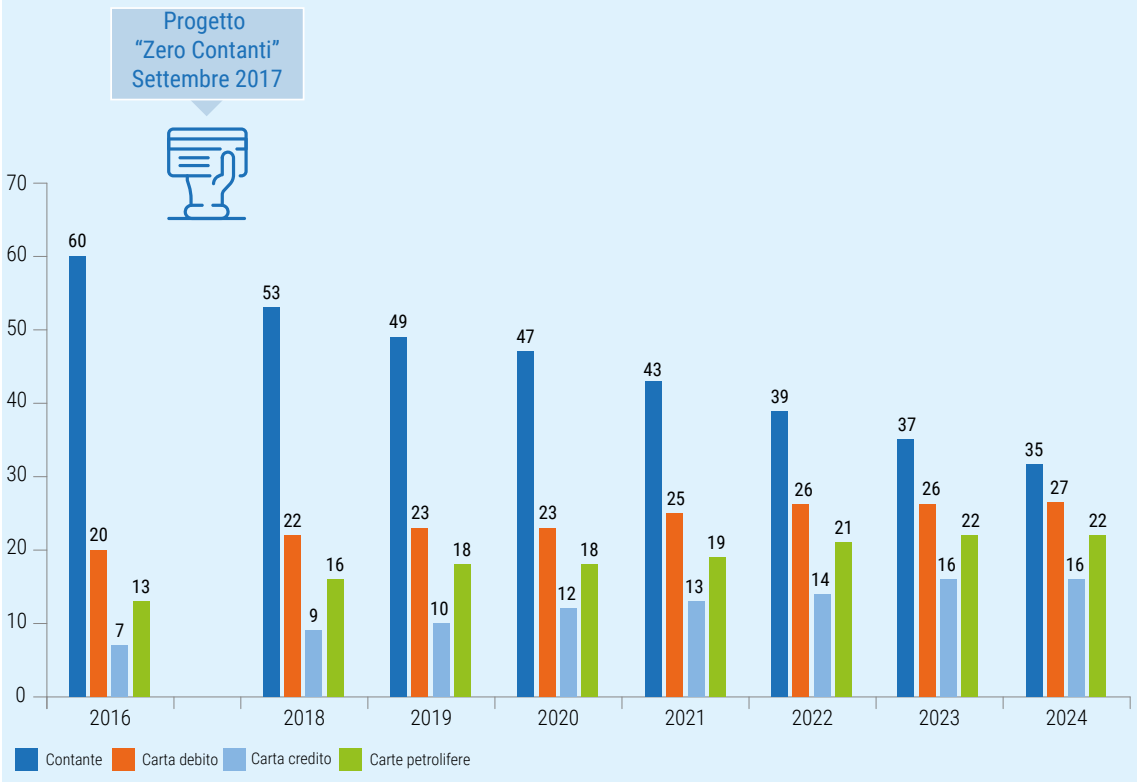
La lotta al contante

La riduzione dei reati predatori deriva anche dalla diminuzione, continua e costante, dell'uso del denaro contante sulla rete.

La promozione dei pagamenti tracciati ha portato in 8 anni (dal 2017 al 2025) ad una riduzione del 25 per cento del contante corrispondente.

Nonostante percentuali di pagamento digitale più alte rispetto alla media nazionale, i **contanti utilizzati sulla rete carburanti** nel 2024 sono stati pari a 20 miliardi di euro, circa il 4 per cento del totale speso in Italia, a fronte di 52,3 miliardi (di cui 29,1 miliardi da accise e IVA) incassati dalla vendita di poco meno di 30 miliardi di litri di carburanti (benzina e gasolio), una quota decisamente appetibile per la criminalità.

RETE Riduzione del contante sulla rete carburanti
(Peso percentuale in volume per tipologia di pagamenti)



Fonte: Unem su dati Associate

FOCUS

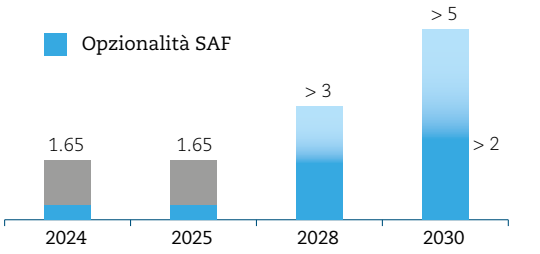
Bioraffinazione

Eni è stata la prima compagnia al mondo a convertire una raffineria tradizionale in bioraffineria a Porto Marghera nel 2014, iniziando ad investire in questo settore più di dieci anni fa, a cui ha fatto seguire la conversione di Gela nel 2019. Attualmente Eni, tramite **Enilive,** con le Bioraffinerie di Porto Marghera, Gela e Chalmette negli USA (*joint venture* al 50 per cento con PBF Energy) è il secondo produttore di biocarburanti idrogenati (HVO[1]) in Europa e il quarto a livello mondiale.

La strategia di crescita nella produzione di biofuel è trainata dalla crescente domanda in Europa e in Italia di biocarburanti per la mobilità, sia per gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dalla disciplina europea (Renewable Energy Directive RED III, Regolamento ReFuels Maritime, Regolamento ReFuelUE Aviation, Direttiva ETS) di recente approvazione, sia per gli obblighi di immissione al consumo di biocarburanti in purezza definiti dalla normativa italiana. A livello globale, le stime prevedono che la domanda di biocarburanti idrogenati aumenterà del 78 per cento nel periodo 2025-2030 (quindi con dato base 2024).

In linea con la propria strategia di decarbonizzazione volta a traguardare la neutralità carbonica dei processi e dei prodotti entro il 2050, Eni ha quindi proseguito anche nel 2024 e nei primi mesi di quest'anno le sue attività per sviluppare ulteriormente la propria capacità di bioraffinazione. Attualmente pari a 1,65 milioni di tonnellate/anno, l'obiettivo è di incrementare tale capacità a oltre 5 milioni al 2030 e di aumentare l'opzionalità della produzione di SAF ad oltre 2 milioni di tonnellate/anno entro il 2030, anche grazie ai nuovi progetti in corso nella Bioraffineria di Venezia, della conversione della Raffineria di Livorno e alla realizzazione di nuove bioraffinerie in Malesia e Corea del Sud[2].

Enilive Evoluzione della capacità di bioraffinazione
(Milioni di tonnellate/anno)



Fonte: Eni, Capital market update 2025

Per supportare il percorso di trasformazione delle raffinerie tradizionali, lo sviluppo di nuove bioraffinerie e, più in generale, lo sviluppo di nuove iniziative di Eni nell'ambito della trasformazione industriale, a marzo di quest'anno Eni ha esteso l'accordo di collaborazione sottoscritto con Saipem[3] a novembre 2023, volto a unire le rispettive competenze e specializzazioni in campo industriale.
In linea con tale accordo, Eni ha assegnato a Saipem un contratto per l'avvio delle attività di ingegneria di dettaglio, servizi di approvvigionamento e acquisto delle apparecchiature critiche per il **potenziamento della Bioraffineria Enilive di Venezia, a Porto Marghera**. Il progetto prevede *in primis* la produzione di biocarburante sostenibile per l'aviazione (*biojet*) e, a seguire, **l'incremento di capacità dell'impianto, dalle attuali 400 mila tonnellate/anno a 600 mila. Nel 2028 l'impianto lavorerà nel nuovo completo assetto.**

[1] HVO - Hydrotreated Vegetable Oil.

[2] Ad ottobre 2024 la Commissione europea alla Concorrenza ha autorizzato la *joint venture* tra Eni, attraverso la controllata Enilive, e LG Chem per la realizzazione di una bioraffineria nel sito petrolchimico di Daesan, in Corea del Sud. Il completamento della bioraffineria coreana, che tratterà circa 400 mila tonnellate/anno di materie prime biogeniche utilizzando la tecnologia Ecofining™ di Eni, è previsto per il 2027.

[3] Saipem, in qualità di *Engineering, procurement service and Construction Management contractor*, ha infatti già seguito il progetto di conversione della Bioraffineria di Venezia e in parte, per la sola ingegneria, anche di quella di Gela, e ha pertanto maturato competenze distintive nell'ambito di soluzioni per la riduzione dell'impronta carbonica di impianti nuovi ed esistenti.

Sempre nella **Bioraffineria di Marghera**, a fine 2024 il Comune di Venezia ha autorizzato la costruzione di un nuovo impianto di *steam reforming*, che produrrà idrogeno da metano. L'impianto è previsto entrare in attività nel 2026 e comporterà investimenti sui 90 milioni di euro.

A novembre 2024, Eni ha assegnato inoltre a Saipem un contratto[1] per la **conversione della Raffineria di Livorno in bioraffineria con una capacità di 500 mila tonnellate di carica biogenica**: il progetto prevede l'applicazione della tecnologia Ecofining™, sviluppata da Eni e Honeywell UOP, per la produzione di biocarburanti idrogenati HVO.

La **Raffineria di Livorno** ha una lunga tradizione industriale. Eni la gestisce dal 1954, ma le prime attività iniziarono nel 1938.
Nel corso dei decenni, gli impianti sono stati completamente aggiornati e per lungo tempo la raffineria è stata un impianto chiave per la raffinazione in Italia, anche grazie al collegamento con il porto di Livorno, alla presenza di un grande parco serbatoi e alle numerose pensiline per il carico di autobotti e cisterne ferroviarie.

Ad aprile scorso il Ministero dell'Ambiente ha rilasciato l'ultima autorizzazione, dopo l'autorizzazione unica[2] di settembre 2024 per la bioraffineria Eni che sorgerà a Livorno, nell'area della raffineria.

I tre nuovi impianti per la bioraffinazione:

- un'unità di pretrattamento delle cariche biogeniche,
- un impianto Ecofining™ da 500mila tonnellate/anno,
- un impianto per la produzione di idrogeno da gas metano

produrranno HVO diesel, HVO nafta e bio-GPL da materie prime rinnovabili (ai sensi della Direttiva europea sulle energie rinnovabili). Ne è previsto l'avvio entro il 2026 con un investimento di circa 600 milioni di euro.

All'inizio di quest'anno è stato inoltre avviato **il primo impianto dedicato alla produzione di SAF nella Bioraffineria di Gela**, in Sicilia, con una potenzialità di produzione di 400mila tonnellate/anno, pari a quasi un terzo della domanda di SAF prevista in Europa nel 2025[3] in attuazione dell'entrata in vigore della ReFuelEU Aviation[4].

La Bioraffineria di Gela ha una capacità di lavorazione pari a 736 mila tonnellate/anno di biomasse, prevalentemente da materie prime di scarto e rifiuti (oli alimentari esausti, grassi animali, sottoprodotti della lavorazione di oli vegetali). L'innovativa produzione di SAF a Gela è stata resa possibile grazie a modifiche impiantistiche, in particolare dell'unità isomerizzazione a cui sono stati aggiunti un reattore e una sezione di separazione prodotti, e del parco serbatoi e strutture logistiche[5]. Enilive sarà tra le prime compagnie al mondo a produrre quantitativi rilevanti di SAF.

---

[1] Sia per il progetto di Livorno che per quello di Venezia, Saipem ha svolto anche tutte le attività di ingegneria propedeutiche alla fase esecutiva. Il valore complessivo di entrambi i contratti è attualmente pari a circa 320 milioni di euro.

[2] Autorizzazione per la conversione della terza bioraffineria in Italia da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica di concerto con il Ministero della Cultura, acquisiti i pareri dell'Istituto Superiore di Sanità e della Regione Toscana, per il quale era stata presentata l'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) a novembre 2022.

[3] Stime Wood Mackenzie.

[4] Il Regolamento (UE) 2023/2405 stabilisce che i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscano che il *jet fuel* messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione Europea contenga quote di SAF in quantità crescenti dal 2 per cento minimo dal 1° gennaio 2025 e un incremento della quota ogni cinque anni (6 per cento dal 2030, 20 per cento dal 2035, 34 per cento dal 2040, 42 per cento dal 2045) fino a raggiungere il 70 per cento dal 2050.

[5] A breve saranno ultimati anche gli investimenti per il potenziamento della sezione di pretrattamento delle cariche con la costruzione di una terza linea di *degumming*, che consentiranno di ampliare ulteriormente la tipologia delle materie prime di scarto e residui da trasformare in biocarburanti HVO.

FOCUS

Award e riconoscimenti delle Industrie della mobilità

La filiera delle industrie della mobilità continua a confermarsi un comparto di eccellenza.
Fra i riconoscimenti ottenuti di recente dal settore ne ricordiamo alcuni:

- **Alma Petroli** e la classe 4^b del Liceo Classico Dante Alighieri di Ravenna hanno vinto il Premio Guidarello Giovani – **Premio speciale Sostenibilità d'Impresa,** promosso da Confindustria Romagna. Il premio ha consentito di condividere esperienze e competenze aziendali su tematiche chiave come sostenibilità e innovazione, stimolando il confronto tra imprese e giovani, fondamentali per costruire un futuro più sostenibile e inclusivo;

- **Attilio Carmagnani AC** ha conseguito il **Premio Imprese per Innovazione** di Confindustria, inserito nell'ambito del "Premio dei Premi", il prestigioso riconoscimento istituito presso la COTEC - Fondazione per l'Innovazione su mandato del Presidente della Repubblica, nella categoria PMI industria e servizi, per essersi distinta per capacità straordinarie nel campo dell'innovazione;

- **Eni** è stata premiata con il **Gold Standard reporting** dell'Oil and Gas Methane Partnership 2.0 per l'impegno nella rendicontazione delle emissioni con i massimi livelli di qualità dei dati. Ogmp 2.0 è un'iniziativa dell'Osservatorio Internazionale sulle Emissioni di Metano (Imeo) del programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente, di cui Eni fa parte dal 2020;

- **Petronas Lubricants International** ha vinto l'**Autolook Sustainability Award**, per l'evoluzione tecnologica apportata. I lubrificanti avanzati infatti migliorano l'efficienza dei veicoli, riducendo il consumo di carburante e le emissioni di CO_2. La gamma Petronas Syntium e i fluidi Petronas Iona, per veicoli a zero emissioni, hanno portato PLI a creare la Business Unit NEV per sviluppare soluzioni anche per i veicoli elettrici;

- **Q8 è risultata fra le Top 20 imprese** della classifica **Le aziende più attente al clima 2025,** redatta dal Corriere della Sera a marzo scorso, che ha valutato i consumi di CO_2 suddivisi in Scope 1 e Scope 2 di oltre 600 aziende operanti in Italia, calcolandone il percorso di riduzione delle emissioni in relazione al fatturato;

  - Q8 Italia ha ricevuto inoltre il **Premio speciale Sustainability Awards** come modello di impresa antropocentrica, resiliente e sostenibile, coerente con il *paper* Industry 5.0 della Commissione europea. Il premio ha lo scopo di celebrare l'eccellenza raggiunta da prestigiose aziende italiane di tutti i settori in termini di sostenibilità e responsabilità sociale, in linea con gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite;

  - un complesso di politiche e *best practice* in ambito Risorse Umane hanno consentito all'Azienda di confermare per il quinto anno la **certificazione TOP EMPLOYER 2025**, a valle di un attento *audit* svolto da un istituto autonomo che ha analizzato circa 400 processi e attività in ambito *Human Resources*;

  - ottenuta per il secondo anno anche la **Dichiarazione Nazionale di Conformità (ASSE.CO)**, che attesta che i contratti di lavoro e tutte le loro applicazioni rilevanti (es. retribuzione, *welfare*, uguaglianza di genere e non discriminazione, salute e sicurezza ecc.) oltre a rispettare pienamente le leggi e i regolamenti applicabili aderiscono al **più alto livello di cultura della legalità e di pratiche sociali sostenibili.**

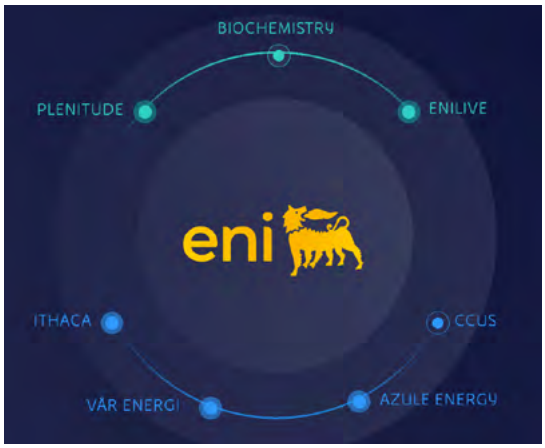
FOCUS

Evoluzione assetti di mercato

La filiera industriale italiana continua a essere oggetto di interesse e le operazioni societarie dimostrano la vitalità di un settore che si evolve verso la sostenibilità ambientale, garantendo in primo luogo la sicurezza energetica al Paese.

Nel corso del 2024 e nei primi mesi dell'anno in corso sono avvenute modifiche negli assetti societari, fra le quali si segnalano le seguenti.

- lo sviluppo del **Modello Satellitare di Eni**, che ha visto la cessione di quote minoritarie nel capitale di alcune delle proprie società. Il modello satellitare risponde alle sfide e alle opportunità poste dai mercati energetici creando società focalizzate, snelle e in grado di attrarre nuovi capitali, dedicate alla creazione di valore attraverso sinergie operative e finanziarie e attraverso l'accelerazione della crescita.



In particolare:

- **Eni** e KKR ad aprile di quest'anno hanno dato esecuzione all'operazione prevista dall'accordo di investimento, annunciato a febbraio, per l'incremento della partecipazione di KKR in **Enilive** per un ulteriore 5 per cento del capitale sociale, con un corrispettivo di circa 600 milioni di euro. In tal modo, il fondo americano diviene titolare di una partecipazione complessiva pari al 30 per cento del capitale sociale di Enilive. Nel complesso l'incasso totale per il gruppo Eni, per supportare il piano di crescita aziendale, inclusivo di un aumento di capitale in Enilive di 500 milioni di euro, è risultato pari a 3,6 miliardi di euro. Enilive è la società Eni che raccoglie le attività di bioraffinazione, produzione di biometano, *car sharing* e distribuzione carburanti e vettori energetici per la mobilità. L'operazione unisce la capacità di Eni di sviluppare business energetici a elevata crescita con l'esperienza di KKR, che ha una solida presenza nel settore energetico.
- A fine marzo di quest'anno è stata perfezionata l'operazione relativa all'aumento della partecipazione nel capitale sociale di **Plenitude**, società controllata da Eni, che opera nelle fonti rinnovabili e nel *retail* di energia elettrica e gas, da parte di Energy Infrastructure Partners (EIP), fondo svizzero specializzato sui *megatrend* dell'industria energetica, che ne aveva già rilevato in precedenza una quota del 7,6 per cento, raggiungendo così una partecipazione pari al 10 per cento. L'incremento della partecipazione di EIP è avvenuto attraverso un aumento di capitale di circa 210 milioni di euro che, tenuto conto dei 588 milioni di euro versati a marzo 2024, porta l'investimento complessivo a circa 800 milioni di euro. Plenitude, che unisce produzione di energia da fonti rinnovabili, vendita di soluzioni energetiche e mobilità elettrica, è presente in oltre 15 Paesi del mondo con un modello di business che integra la produzione di energia elettrica da oltre 4 GW di fonti rinnovabili, la vendita di energia e di soluzioni energetiche in Europa, con più di 10 milioni di clienti ed un'ampia rete di oltre 21.000 punti di ricarica pubblici per veicoli elettrici.
  La Società ha l'obiettivo di raggiungere al 2028 10 GW di capacità rinnovabile installata e oltre 11 milioni di clienti.

- In linea con il proprio modello satellitare di attività e le precedenti aggregazioni effettuate dalla società in ambito *upstream*, incluse Vår Energi in Norvegia e Azule Energy in Angola, ad ottobre 2024 l'Eni ha completato l'aggregazione della quasi totalità dei propri *asset* di esplorazione e produzione situati nel Regno Unito, esclusi quelli situati nell'East Irish Sea e quelli legati ai progetti CCUS[1] ("Eni UK Business"), agli asset di **Ithaca Energy** plc ("Ithaca"). A fronte di tale aggregazione, Eni UK riceve azioni ordinarie di nuova emissione rappresentative di una partecipazione pari a circa il 38,7 per cento del capitale sociale di Ithaca. L'operazione consolida l'impegno di Eni nel Regno Unito, dove la società è impegnata lungo l'intera catena dell'energia (dalle attività *upstream* nell'*oil&gas* alle rinnovabili, dalla CCS fino al potenziale sviluppo futuro di progetti legati alla fusione magnetica).
  A seguito del completamento dell'aggregazione, Eni diventa così un azionista pienamente impegnato, di lungo termine e di sostegno per Ithaca, ora posizionata come l'operatore che detiene maggiori risorse nel Mare del Nord del Regno Unito.
  Ithaca possiede un portafoglio con opportunità diversificate di produzione e sviluppo in grado di sostenere una significativa crescita organica a lungo termine, fornendo il petrolio e il gas essenziali per la sicurezza energetica e sostenendo al contempo gli obiettivi di decarbonizzazione del Regno Unito.

- **Iplom** ha aumentato la sua quota in Petroli Firenze SpA, specializzata nella commercializzazione di bitumi stradali, bitumi modificati, emulsioni bituminose, oli combustibili, gasolio per autotrazione e gasolio da riscaldamento, che opera in tutta Italia. Iplom con l'acquisto del 15,7 per cento delle azioni dalla Pelatti Holding, porta la propria partecipazione iniziata nel 2001 al 49 per cento. Iplom consolida in tal modo la propria posizione nel mercato italiano del bitume, garantendo continuità e qualità delle forniture, mentre Petroli Firenze si proietta verso nuove prospettive di lungo termine.

- **Itelyum**, controllata del fondo di *private equity* Stirling Square Capital Partners e da Deutsche Beteiligungs AG, attiva nel riciclo e valorizzazione dei rifiuti industriali, a marzo di quest'anno ha lanciato una emissione obbligazionaria da 725 milioni di euro, che sarà quotata sul mercato Mtf della Borsa del Lussemburgo. La domanda è stata ampiamente superiore all'offerta, confermando la fiducia degli investitori nella sua solidità finanziaria e nella sua strategia di crescita vincente. Dal 2021 al 2024 Itelyum ha infatti intrapreso un consistente percorso di sviluppo, passando da un fatturato di 411 a 607 milioni di euro e completando 12 acquisizioni altamente strategiche, con un processo di internazionalizzazione in mercati chiave come Germania, Francia e, di recente, anche Serbia e Croazia.
  L'accoglienza delle emissioni obbligazionarie da parte del mercato è anche un riconoscimento tangibile della validità della visione strategica e dell'impegno per la transizione ecologica. Itelyum continua ad affermarsi come motore nell'economia circolare, aggregando e valorizzando competenze e tecnologie che anticipano e rispondono alle esigenze di un mercato in continua evoluzione.

- **NextChem**, società a capo della *business unit* Sustainable Technology Solutions del gruppo Maire, ha ceduto, a novembre scorso, una partecipazione del 59 per cento alla Maire Investments da parte di Yousef Mohamed Ali Nasser Al Nowais, *partner* industriale e azionista di Maire fin dal 2013. Yousef Al Nowais, che detiene anche il 4,73 per cento del capitale sociale di Maire, supporterà l'ulteriore sviluppo del bu-

[1] CCUS – Carbon Capture, Utilization and Storage.

siness in qualità di *partner* con consolidata esperienza nei Paesi del Gulf Cooperation Concil (GCC), in cui opera tramite società controllate, attive in diversi settori in Abu Dhabi. A completamento dell'operazione, il capitale di Nextchem sarà detenuto per l'82,13 per cento da Maire (la cui partecipazione è rimasta invariata a seguito della rinuncia del diritto di prelazione da parte del Consiglio di Amministrazione con il parere favorevole non vincolante del comitato parti correlate), per il 12,87 per cento da Maire Investments e per il restante 5 per cento da Yousef Al Nowais.

- **La Petrolifera Italo Rumena** (Pir), fondata nel 1920, fornisce tramite le proprie controllate operative servizi di stoccaggio e movimentazione di rinfuse liquide, attraverso i depositi di Ravenna e Genova in Italia, Valona in Albania, Zarzis in Tunisia e, da agosto 2024, sette depositi di stoccaggio lungo le coste della Svezia (Göteborg, Helsingborg, Malmö, Norrköping, Oskarshamn e Gävle) e in Danimarca (Aalborg). Il gruppo Pir ad agosto dello scorso anno ha infatti acquisito Nordic Storage AB, società svedese con sede a Göteborg già detenuta da Aquarius Energy, raddoppiando la propria capacità di stoccaggio fino a raggiungere i 2 milioni di metri cubi. L'operazione è stata effettuata tramite la società svedese del settore, InterTank Nordic, di cui Pir ha preliminarmente acquisito il controllo.
  Nordic Storage, è una delle maggiori società di stoccaggio di rinfuse liquide in Scandinavia, con una capacità di oltre 1 milione di metri cubi che fornisce servizi per un'ampia gamma di prodotti energetici e chimici, tra cui distillati, carburanti avio, biocarburanti, oli vegetali e oli combustibili a compagnie petrolifere, *trader*, aziende industriali e produttori di energia.

- **Petronas** ha annunciato l'avvio di una collaborazione con TN Service, parte del Gruppo Torello, volta alla creazione di valore e di percorsi formativi per far crescere le competenze e la specializzazione dei futuri professionisti del mondo dei trasporti. I clienti TN Service e la flotta del Gruppo Torello, che supera le 4.000 unità, potranno beneficiare della qualità dei lubrificanti Petronas Urania Green. Entrambe le Aziende si impegnano a portare innovazione e qualità per offrire un servizio affidabile e distintivo.

- **Petroven**[1], società controllata da Eni, creata nel 2020 per gestire i depositi carburanti a Marghera nelle attività di ricezione, stoccaggio, movimento scorte di prodotti petroliferi rifornimenti navali, a dicembre 2024 è stata incorporata per fusione in Eni SpA.

- **Q8 Italia** a luglio 2024 ha lanciato la nuova società My Energy Q8, che opera nel settore dell'efficienza energetica. Socio di maggioranza Q8 Quaser, la società del gruppo che commercializza i prodotti petroliferi, carburanti e combustibili di Q8 in extra rete, alla quale si affianca Graded, società che dal 1958 realizza progetti e soluzioni personalizzate per la produzione di energia efficiente e pulita in Italia e all'estero. My Energy Q8 è una Esco, ossia una società specializzata nella fornitura di prodotti e servizi energetici, in grado di offrire un'ampia gamma di soluzioni per supportare le aziende nel modo in cui gestiscono e ottimizzano il proprio consumo energetico. My Energy Q8 sarà attiva nella consulenza energetica, la progettazione e implementazione di progetti su misura per ridurre i costi energetici, soluzioni di monitoraggio continuo e interventi di

[1] Inizialmente la società era stata predisposta come consorzio logistico delle grandi aziende petrolifere per rendere più efficienti le attività logistiche nell'area veneta. Il capitale della società iniziale era detenuto per il 66 per cento da Agip, per il 21 per cento dalla Esso e per il 13 per cento dall'Api. Nel 2019 un gruppo controllato da Cassa Depositi e Prestiti ne aveva rilevato tutte le quote degli altri soci.

manutenzione per garantire l'efficienza a lungo termine, nonché su opzioni di finanziamento che consentano ai clienti di implementare le soluzioni di efficienza energetica anche senza anticipare costi di investimento.

– Q8 Italia a marzo di quest'anno ha concluso inoltre l'acquisizione del 100 per cento delle quote di Agriferr e ArMa, società operanti nel settore della produzione di biometano e bioGNL. Agriferr è proprietaria di due impianti: uno per la produzione di bioGNL da 2,5 milioni di metri cubi annui attivo dal 2023, l'altro per la produzione di biogas da sottoprodotti agricoli. ArMa gestisce un impianto di produzione di biogas da scarti e residui agricoli. Entrambi gli impianti saranno riconvertiti per la produzione di biometano con un potenziale di 2,1 milioni di metri cubi annui ciascuno. Gli impianti coinvolgono un'intera filiera e terreni per oltre 1.500 ettari di estensione. Utilizzando sottoprodotti agricoli e reflui zootecnici, vengono supportate più di 60 aziende attive del territorio, offrendo una soluzione efficiente per la gestione dei residui e generando nuove fonti di reddito. Dopo l'ingresso nella *joint venture* paritetica di Eco Fox, attiva nel mercato dei biocarburanti avanzati avvenuta lo scorso anno, Q8 entra anche nella filiera produttiva di biometano e bio-GNL che saranno immessi in consumo sui suoi distributori più prossimi della rete punti vendita italiana, attualmente di circa 2.800 impianti.

– Alla fine dello scorso anno, è stata annunciata una *partnership* fra EG Italia e Q8: il marchio della compagnia sarà installato su oltre 20 stazioni di servizio della rete di EG Italia presenti in varie Regioni (Calabria, Emilia-Romagna, Puglia e Campania). Su tali stazioni saranno disponibili carburanti tradizionali e prestazionali, alternativi a basso impatto carbonico, lubrificanti, carta carburante CartissimaQ8, programma fedeltà ClubQ8 e tutte le iniziative a questo collegate.

FOCUS

Energy transition: investimenti e attività industriali

La raffinazione italiana e le Aziende ad essa complementari della logistica, della distribuzione e dell'economia circolare, anche nel 2024 e nei primi mesi dell'anno in corso, stanno implementando le attività necessarie alla decarbonizzazione dei processi e dei prodotti, ritenendo il proprio ruolo indispensabile per la mobilità dei 50 milioni di veicoli stradali, oltre quelli aerei e navali.

INVESTIMENTI

Fra gli investimenti e le attività relative agli impianti esistenti si segnala che:

- **Alma Petroli** specializzata nella produzione di bitumi di alta qualità, ha presentato il suo primo bilancio di sostenibilità a fine 2024, con un piano quinquennale di inve-

stimenti per complessivi 45 milioni di euro per migliorare ambientalmente la propria attività. Oltre allo sviluppo di prodotti particolari, per l'efficientamento energetico è previsto un nuovo impianto di cogenerazione. Con AlmAbit, società controllata, saranno prodotti anche additivi e materiali altamente sostenibili in un'ottica di economia circolare, oltre che di sicurezza, che consentiranno di realizzare strade usando materiali di recupero da altre filiere. Pur essendo la raffineria più piccola d'Europa, l'Alma ha prodotto negli ultimi 30 anni il 15 per cento del fabbisogno totale italiano di bitumi, esporta il 40 per cento della sua produzione e occupa 100 dipendenti. L'impegno e la professionalità del suo Presidente, Antonio Serena Monghini, sono state riconosciute nel 2024 con la nomina a Cavaliere del lavoro e l'onorificenza al merito del Presidente della Repubblica.

- Anche nel 2024 e nell'anno in corso, la **Raffineria di Milazzo (RaM)** ha confermato il proprio impegno verso l'eccellenza operativa, concentrando gli investimenti su sicurezza, sostenibilità ambientale, affidabilità e ottimizzazione dei processi produttivi, con un orientamento strategico volto alla transizione energetica e alla decarbonizzazione.
  In tale contesto, il piano di investimenti prevede nei prossimi due anni la realizzazione di 2 nuovi impianti fotovoltaici per una capacità complessiva di circa 5 MWp, che si vanno ad aggiungere ai due esistenti da più di dieci anni e soprattutto un nuovo grande parco fotovoltaico, con un investimento di oltre 30 milioni di euro, una capacità di circa 30 MWp e che occuperà un'area di oltre 40 ettari, la cui entrata in funzione è prevista all'inizio del 2028. L'obiettivo primario è la produzione di energia rinnovabile, con un contributo significativo alla riduzione delle emissioni di CO_2, in linea con l'impegno costante di RaM nell'ottimizzazione dei processi produttivi finalizzata a ridurre i consumi energetici e incrementare l'efficienza complessiva degli impianti nell'ottica di una sempre maggiore sostenibilità.
  In ambito biocarburanti RaM ha sviluppato e sta implementando una serie di progetti volti ad incrementare la componente bio all'interno dei carburanti tradizionali, sia attraverso processi di *co-feeding* nelle unità di conversione, sia di additivazione diretta di bio-componenti nel ciclo di produzione della benzina e in quello del *jet fuel*. Prosegue inoltre l'attuazione del piano pluriennale di investimenti, che prevede la ristrutturazione dei serbatoi di stoccaggio con un impegno economico superiore ai 90 milioni di euro nell'arco di cinque anni.

- La **Depositi Italiani GNL (DIG)**, *joint venture* tra **PIR** (51 per cento), Edison (30 per cento) ed Enagàs (19 per cento), ha presentato ad agosto dello scorso anno un progetto di adeguamento del deposito costiero di GNL di Ravenna per consentire la possibilità di immettere in rete una quota del gas liquefatto contenuto nei serbatoi. La scelta di consentire anche l'immissione in rete del gas stoccato consentirebbe una maggiore flessibilità, dato il contesto di alta variabilità del mercato del gas. Il progetto prevede diverse attività, oltre all'installazione di sistemi di vaporizzazione per l'immissione in rete e un adeguamento delle apparecchiature per il recupero del *boil off* (il gas evaporato che sarà possibile immettere anch'esso in rete), anche il potenziamento dell'impianto fotovoltaico[1] operativo presso il deposito. Il deposito ha attualmente una capacità di stoccaggio per circa 20 mila metri cubi di GNL e può movimentare fino a un massimo di 1 milione di tonnellate all'anno di GNL, pari a circa 600 milioni di metri cubi gassosi.

- **Siot**, la società che gestisce l'Oleodotto Transalpino, nel 2024, a 60 anni dalla fon-

[1] L'attuale impianto solare sull'edificio uffici di 9 kW dovrebbe raggiungere una capacità di 29 kW.

dazione, ha registrato il record degli investimenti, con più di 37,5 milioni di euro, lo sbarco da 423 navi di oltre 40,2 milioni di tonnellate di greggio, tornando ai livelli pre-pandemici del 2019. Un risultato ottenuto nonostante le contingenti sfide operative, tra cui i lavori di manutenzione straordinaria delle strutture di ormeggio al Terminale Marino di Trieste[1] e altri progetti strategici come Tal Plus. Il progetto Tal Plus, finanziato da Mero (azionista di Siot-Tal), ha comportato la sostituzione di 12 pompe e 13 motori lungo il tratto italiano dell'oleodotto, oltre ad altri interventi minori, tra cui l'installazione di alcuni impianti di riserva per garantire l'efficienza del sistema in caso di guasti e manutenzioni. Oltreconfine comporta la sostituzione di 8 pompe nel tratto austriaco e ulteriori interventi nel segmento ceco fino alle raffinerie di Kralupy e Litvinov. L'inizio di quest'anno ha visto inoltre un grande risultato per l'Oleodotto Transalpino con il completamento del progetto Tal-Plus che ha aumentato la capacità di trasporto[2], verso la Repubblica Ceca da 3 fino a 8 milioni di tonnellate di petrolio all'anno, pari all'intero fabbisogno del Paese, attraverso la rotta occidentale, sostituendo completamente le forniture di greggio russo dall'oleodotto Druzhba[3].

- **Sonatrach Raffineria Italiana (SRI)** Nel 2024 SRI ha presentato il suo terzo Bilancio di Sostenibilità (relativo agli anni 2022/2023). Tutti gli indici tematici analizzati nel bilancio sono risultati in miglioramento: dalla tutela della qualità dell'aria, alla gestione delle risorse e del rischio, dalle emissioni di gas serra alla sicurezza sul lavoro, passando per la gestione delle risorse idriche e la tutela del suolo. Tutti risultati legati al percorso di sostenibilità integrata, avviato già da diversi anni, che è diventato un modello organizzativo e gestionale di riferimento in tutti i comparti dell'Azienda[4].
  Sempre nel 2024 il MIMIT ha autorizzato un Accordo di Sviluppo con SRI riconoscendo la rilevanza strategica di alcuni progetti e, tramite Invitalia, contribuirà al finanziamento del programma di alcuni investimenti che saranno realizzati presso lo stabilimento di Augusta. Tali progetti consentiranno di risparmiare dai 2,5 ai 3 milioni di metri cubi di acqua all'anno e di ridurre le emissioni di CO_2 di almeno 25.000 tonnellate in un anno. Ciò sarà reso possibile grazie alla realizzazione di un impianto di riciclo delle acque reflue, all'elettrificazione di utenze oggi alimentate a gas e vapore e alla realizzazione di un nuovo impianto fotovoltaico. Nel 2024 SRI ha, inoltre, inaugurato la nuova area logistica della Raffineria di Augusta destinata alle ditte esterne operanti all'interno

[1] Per consentire i lavori di consolidamento e rinforzo delle strutture di ormeggio, nell'ambito del progetto da 44,4 milioni di euro per il potenziamento del Terminale Marino, il Pontile 1 del Terminale è rimasto fuori servizio per un lungo periodo nel corso dell'anno.

[2] Il test di capacità effettuato ad inizio 2025 ne ha dimostrato la potenzialità di trasporto di 50,2 milioni di tonnellate di greggio all'anno.

[3] Dopo l'invasione russa dell'Ucraina, la Repubblica Ceca ha avviato il progetto Tal-Plus, attraverso la Compagnia di Stato Mero, per il potenziamento della condotta da Trieste e lo ha completato in un tempo record di due anni. Dal 2012 Mero possiede il 5 per cento del consorzio Tal. Per ridurre la dipendenza dal greggio russo, già dal 1994 iniziarono i lavori per l'altro oleodotto, Ikl, che collega la Cechia al nodo del Tal in Baviera. Nel 2024 la Repubblica Ceca ha importato 6,5 milioni di tonnellate di petrolio, di cui il 42 per cento tramite Druzhba, mentre nei due anni precedenti, proveniva dalla Russia fino al 58 per cento delle forniture. L'oleodotto Druzhba fornisce ancora Ungheria e Slovacchia, che attualmente intendono continuare a ricevere il petrolio russo.

[4] L'Azienda lavora ogni giorno per migliorare le proprie *performance* ambientali, il proprio modello di *governance* e le relazioni con il territorio. Il nuovo Bilancio di Sostenibilità che ne certifica i progressi è visionabile al link: https://sonatrachitalia.it/sostenibilita.

della stessa[1].

- **Tamoil,** a novembre dello scorso anno, ha depositato l'istanza al MASE per la realizzazione di un impianto fotovoltaico di 5-6 MW nelle aree in precedenza occupate dalle attività di raffinazione, attualmente adibite a deposito. L'energia prodotta sarà destinata in parte all'autoconsumo, in parte immessa in rete per il mercato degli utenti privati.

BIOCARBURANTI E LUBRIFICANTI SPECIALI

✓ **Eni** e Volotea hanno siglato una Lettera di Intenti volta a favorire un accordo commerciale per la fornitura in **15 aeroporti italiani di SAF** (Sustainable Aviation Fuel) in cui opera il vettore aereo. L'accordo dovrebbe consentire a Volotea di avere accesso fino a 15 milioni di litri di SAF tra il 2025 e il 2030. Volotea già a partire dal 2022 ha iniziato a introdurre SAF nei suoi aerei e tra il 2022 e il 2023 ha utilizzato 1 milione di litri di SAF. Le due Aziende lavoreranno insieme per promuovere l'adozione di SAF, prodotto prevalentemente da rifiuti e scarti biologici nelle bioraffinerie di Enilive, che può essere utilizzato in miscela con *jet* convenzionale fino al 50 per cento.

✓ **Neste** ha lanciato **Neste Impact**, per ridurre le emissioni del trasporto, attraverso l'uso negli aerei di **Neste MY Sustainable Aviation Fuel**, le cui emissioni di gas serra (GHG[2]) possono essere ridotte fino all'80 per cento durante il ciclo di vita del carburante, rispetto all'utilizzo di carburante fossile. Neste ha concluso accordi per la fornitura di tale prodotto sia con Amelia, una compagnia aerea francese, sia con HelleniQ Energy, uno dei principali gruppi energetici dell'Europa sud-orientale.

✓ Da gennaio 2025, grazie all'accordo di fornitura con Firmin, distributore di carburanti a Trento, **Neste** distribuisce inoltre sul territorio nazionale con il proprio marchio biocarburante 100 per cento HVO **Neste My Renewable Diesel**, ottenuto da materie prime rinnovabili al 100 per cento, principalmente di oli e grassi di scarto.

✓ Maire ha annunciato che **NextChem,** attraverso la sua controllata NextChem Tech, ha firmato un accordo vincolante con **Sarlux,** società del gruppo **Saras**, per l'implementazione di un **impianto pilota finalizzato alla produzione di carburante sostenibile per l'aviazione (SAF)**, con il potenziale di svilupparlo su scala industriale nello stabilimento di Sarroch (Sardegna). NextChem Tech integrerà nel processo la propria tecnologia "NX CPO", una soluzione all'avanguardia che produce gas di sintesi attraverso un'ossidazione catalitica parziale. L'accordo prevede inoltre che NextChem Tech fornisca servizi di ingegneria ad alto valore aggiunto durante le fasi di esecuzione, collaudo e l'avviamento dell'impianto.

  – Maire SpA attraverso la sua controllata MyRechemical (NextChem Holding), ha siglato un contratto con DG Fuels LCC per la fornitura della Licenza e del *Process Design Package (PDP)* della tecnologia di gassificazione proprietaria NX Circular™, con lo scopo di costruire un impianto SAF situato nel Nebraska (USA).

✓ **Petronas Lubricants International** ha presentato ai primi di luglio **Syntium X**, la nuova gamma di oli motore progettati per soddisfare le esigenze in continua evoluzione dei veicoli di oggi. Questa linea di

[1] L'insediamento è costituito da moderne infrastrutture che facilitano la logistica, la sicurezza e l'efficienza operativa e relative opere di urbanizzazione. La nuova area costituisce un *benchmark* di settore, grazie all'impiego di tecnologie e standard di ultima generazione secondo i più moderni criteri di sostenibilità integrata.

[2] GHG – Greenhouse Gases.

prodotti innovativi permette una protezione senza pari, intervalli di cambio prolungati, e migliora la *fuel economy*. La formulazione della gamma Syntium X include ETRO, l'olio base di Petronas, combinato con additivi di alta qualità. ETRO è un olio base *premium,* che riduce significativamente l'impronta di carbonio, garantendo l'eccellenza tecnica.

- Petronas Lubricants International, insieme alla IVECO, ha inoltre lanciato Urania Next 0W-16, il **primo olio motore** SAE 0W-16 **specificatamente progettato per i veicoli *heavy-duty***. La collaborazione tra Pli e IVECO è stata determinante per la messa a punto del nuovo prodotto, frutto di un rigoroso lavoro di ricerca e sviluppo congiunto, che offre prestazioni ed efficienza eccezionali, soprattutto per i veicoli pesanti, permettendo la riduzione dell'attrito, del consumo di carburante e quindi delle emissioni di CO_2.

CATTURA DELLA CO_2

- A settembre scorso, **Eni** e Snam, nell'ambito della *joint venture* paritetica costituita allo scopo, hanno annunciato l'avvio delle attività di iniezione della CO_2 in giacimento relative alla Fase 1 di **Ravenna CCS**, **il primo progetto per la cattura, il trasporto e lo stoccaggio permanente della CO_2 in Italia**, realizzato a scopi esclusivamente ambientali per contribuire alla decarbonizzazione dei settori industriali.
  Alla **soluzione innovativa per la cattura della CO_2** ha collaborato Maire, attraverso le sue controllate **NextChem** e KT (Integrated E&C Solutions). L'impianto è progettato per separare, purificare e comprimere un volume di emissioni di CO_2 stimata in circa 25 mila tonnellate all'anno.
  La Fase 1 ha l'obiettivo di catturare, trasportare e stoccare la CO_2 emessa dalla centrale Eni di trattamento del gas naturale di Casalborsetti, nel Comune di Ravenna.
  Una volta catturata, l'anidride carbonica viene trasportata, attraverso condotte precedentemente utilizzate per il trasporto del gas naturale e opportunamente riconvertite, fino alla piattaforma *offshore* di Porto Corsini Mare Ovest, per essere infine iniettata nell'omonimo giacimento a gas esaurito dove viene stoccata permanentemente a circa 3 mila metri di profondità.
  Il progetto sta garantendo un livello di abbattimento superiore al 90 per cento, e con punte fino al 96 per cento, della CO_2 in uscita dal camino della centrale con una concentrazione di carbonio inferiore al 3 per cento ed a pressione atmosferica, le condizioni più severe ad oggi riscontrabili dal punto di vista industriale. Queste performance collocano **Ravenna CCS come il primo progetto al mondo su scala industriale con tale efficienza di cattura**[1].
  Nei prossimi anni, in corrispondenza della Fase 2, è in progetto lo sviluppo su scala industriale di Ravenna CCS, che prevede di stoccare **fino a 4 milioni di tonnellate l'anno entro il 2030**, in linea con gli obiettivi definiti dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (Pniec). A tale scopo, la *joint venture* avvierà tutte le pratiche necessarie all'ottenimento dei permessi in accordo con il quadro normativo e in collaborazione con gli enti, gli *stakeholder* e in particolare con il territorio.
  Grazie alla capacità totale di stoccaggio dei giacimenti a gas esauriti dell'Adriatico, i volumi catturati e da immagazzinare nel sottosuolo potranno raggiungere 16 milioni di tonnellate all'anno in base alla domanda del mercato.
  Alla luce delle sue caratteristiche e del potenziale di stoccaggio, il progetto di Ravenna si candida a diventare il polo italiano per la decarbonizzazione delle industrie *energy intensive* e *hard to abate,* rappresentando un contributo fondamentale per raggiungere gli obiettivi climatici e la neutralità car-

[1] Eni e Snam avviano Ravenna CCS, primo progetto di cattura e stoccaggio della CO_2 in Italia

bonica al 2050. Inoltre, il progetto fornirà una soluzione concreta ed efficace per sostenere la competitività delle attività industriali italiane, inclusi i comparti *energy intensive* dei distretti emiliano-romagnoli, preservando gli attuali livelli occupazionali e generando al contempo nuovi posti di lavoro ad alta specializzazione, attraverso la filiera legata alla realizzazione del progetto.

- **Eni** e **Shell,** attraverso le filiali di *venture capital* Eni Next e Shell Venture, sono i maggiori investitori nella prima parte di finanziamenti da 30 milioni di dollari concluso da Mantel Capture, *start-up* tecnologica che punta a utilizzare sali fusi per catturare le emissioni di anidride carbonica di impianti industriali come raffinerie, forni e caldaie.
  La tecnologia di Mantel, società con sede a Boston, permette di **catturare il 95 per cento della CO_2 emessa utilizzando sali fusi**, un processo che richiederebbe meno energia rispetto agli altri metodi, sfruttando il calore prodotto dagli stessi impianti industriali.
  Tale tecnologia di abbattimento ha il potenziale per ridurre significativamente i costi di cattura e potrebbe cambiare radicalmente il settore energetico, dato che con i sali fusi è teoricamente possibile catturare la CO_2 a un costo di 30-50 dollari a tonnellata.
  I primi finanziamenti saranno investiti nella realizzazione di un progetto dimostrativo presso una cartiera, in grado di catturare 1.800 tonnellate di CO_2 all'anno.

IDROGENO E CARBURANTI SINTETICI

L'**idrogeno** è ritenuto fondamentale per facilitare la transizione nel settore dei trasporti e in settori industriali ad alta intensità di emissioni, In particolare, per soddisfare la domanda di idrogeno verde, per le applicazioni di mobilità, ed attuare quei processi di decarbonizzazione delle raffinerie verso processi sostenibili, sono in atto varie iniziative, fra le quali si segnalano:

- ad aprile scorso, **Isab,** Axpo e la holding Enego hanno annunciato di avere firmato un accordo preliminare per la realizzazione del Progetto Hynego di **produzione di idrogeno verde nel polo industriale di Priolo**. La fase iniziale del progetto prevede un elettrolizzatore da 100 MW, con un investimento di oltre 200 milioni di euro, ma il progetto potrà essere ampliato fino 300 MW di capacità di elettrolisi, con la possibilità di fornire idrogeno ad altri siti industriali dell'area. Il Progetto Hynego coinvolge due investitori internazionali: Enego (*family office* francese, investitore *early-stage* attivo nella transizione energetica) e Axpo (il più grande produttore di energia rinnovabile in Svizzera e *leader* internazionale nel *trading* energetico e nella commercializzazione di energia ed eolica), che attualmente sono impegnati nello studio di fattibilità, con l'obiettivo di far partire il procedimento autorizzativo entro l'estate.
  L'idrogeno prodotto sarà destinato principalmente alla fornitura della Raffineria Isab di Priolo e l'impianto rappresenterà un importante passo avanti nella riconversione della raffineria siciliana, riconosciuta di interesse strategico nazionale;

- a dicembre 2024 Met Development (Maire), **Eni** e Iren Ambiente hanno avviato l'iter autorizzativo per un impianto di **produzione di metanolo e idrogeno circolari presso il sito industriale a Sannazzaro de' Burgondi** (Pavia).
  L'impianto utilizzerà la tecnologia proprietaria NX Circular di **NextChem**, che prevede la conversione di specifiche tipologie di scarti generando gas di sintesi (*syngas*), dai quali si produrranno fino a 110 mila tonnellate all'anno di metanolo circolare[1], un'alternativa per la decarbonizzazione marittima, e fino a 1.500 ton-

[1] Il metanolo circolare prodotto rispetta i criteri previsti dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili per i Recycled Carbon Fuels (RCF).

nellate all'anno di idrogeno circolare, utilizzabile sia nei processi di raffineria, che nella mobilità stradale e ferroviaria.
Le circa 200 mila tonnellate all'anno di scarti non riciclabili, necessarie a produrre gas di sintesi, saranno fornite da Iren Ambiente. L'impianto sarà in grado di recuperare inoltre 33 mila tonnellate all'anno di granulato inerte, destinabile all'industria del cemento.
Sfruttando le infrastrutture e i servizi già disponibili presso il sito della raffineria, verranno ottimizzati anche i costi e valorizzate le competenze tecniche del sito di Sannazzaro;

- un nuovo impianto per la produzione di **idrogeno** è stato annunciato a gennaio scorso per la Bioraffineria malese di **Eni** e **Petronas**. La KT-Kinetics Technology (Maire), supportata da **NextChem**, si è aggiudicata da Pengerang Biorefinery (*joint venture* tra Petronas Mobility Lestari, Enilive e Euglena) un contratto da 125 milioni di dollari per un impianto di idrogeno nella bioraffineria in Malesia.
La bioraffineria processerà circa 650 mila tonnellate all'anno di materie prime quali oli vegetali esausti, grassi animali e scarti della lavorazione degli oli vegetali per produrre carburante sostenibile per l'aviazione (SAF), oli vegetali idrogenati (HVO) e bio-nafta;

- il progetto **Re-Tyre** di **Saras**, per il riciclo di pneumatici per la produzione di carburanti alternativi attraverso un processo pirolitico, compare fra gli 11 progetti italiani selezionati ad ottobre scorso nell'ambito dell'ultimo bando dell'Innovation Fund (IF) dedicato alle tecnologie *Net Zero*. Lanciato dalla Commissione europea a fine 2023, l'IF ha selezionato complessivamente 85 progetti che riceveranno un totale di 4,8 miliardi di euro di fondi, per entrare in funzione prima del 2030.

ECONOMIA CIRCOLARE

- **Itelyum** ha inaugurato a settembre 2024 un **impianto pilota** innovativo a Ceccano, in provincia di Frosinone, in grado di trattare annualmente **oltre 20 tonnellate di magneti permanenti**, ampiamente utilizzati nei dischi rigidi dei computer e nei meccanismi di azionamento di motori elettrici e ibridi.
L'impianto pilota di Ceccano è al centro del progetto europeo New-RE, supportato da EIT Raw Materials: una iniziativa che mira a migliorare la circolarità delle terre rare nell'Unione europea e ad accrescere la sostenibilità economica e ambientale della filiera.
Il programma triennale (2022-2024) è sviluppato da un consorzio[1] coordinato da Erion, con altri sette partner: Itelyum, Osai, Ku Leuven, Treee, Smart Waste Engineering, Glob Eco e Università degli studi dell'Aquila.
Le tecnologie messe in campo nell'impianto pilota New-RE verranno impiegate per lo *scale-up* industriale del **Progetto Inspiree**, presentato da Itelyum Regeneration a luglio scorso e finanziato nell'ambito del programma europeo Life. Inspiree sfrutterà il processo idrometallurgico messo a punto dall'ateneo abruzzese con l'obiettivo di sfruttare, una volta a regime, fino a 2 mila tonnellate di magneti permanenti ogni anno (pari alla quantità di magneti

[1] All'interno dell'impianto verranno trattati i magneti permanenti derivanti sia dal disassemblaggio dei motori elettrici, effettuato da Glob Eco, sia dai rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche provenienti da impianti di trattamento come Treee. Il processo prevede l'utilizzo di un'innovativa linea di smontaggio automatizzato degli *hard disk* realizzata da Osai e Ku Leuven, che sfrutta tecnologie di intelligenza artificiale. Grazie a un processo idrometallurgico sviluppato e brevettato dall'Università degli studi dell'Aquila, che prevede una lisciviazione a basso impatto ambientale delle terre rare, attraverso soluzioni acide organiche riutilizzabili fino a cinque volte, l'impianto potrà trattare oltre 20 tonnellate all'anno di magneti permanenti.

permanenti presenti in più di 600 mila motori elettrici e ibridi). **Attraverso il riciclo chimico dei magneti permanenti esausti, l'impianto potrà recuperare circa 500 tonnellate all'anno di ossidi di terre rare, come neodimio, praseodimio e disprosio**.
Il progetto industriale, che è in fase di iter autorizzativo nella Regione Lazio, vale 5.400.000 euro ed è finanziato per il 60 per cento dall'Unione europea. Le tempistiche previste sono per marzo 2027.
L'impianto pilota di Ceccano è stato anche scelto da Legambiente per la ventesima tappa della campagna itinerante "I cantieri della transizione ecologica", che passa in rassegna progetti ed esperienze che dimostrano come in Italia si stia già investendo in innovazione, sostenibilità ambientale ed economia circolare.

➢ Maire SpA attraverso la sua controllata **MyRechemical (NextChem Holding)**, ha siglato un contratto per la fornitura della Licenza e del *Process Design Package (PDP)* della tecnologia di gassificazione proprietaria NX Circular™, con lo scopo di costruire un impianto negli Stati Uniti che converta pneumatici esausti e rifiuti municipali in etanolo e successivo materiale di base per la produzione di gomma.

FORMAZIONE ED EVENTI SOCIALI

▪ La Regione Liguria e Confindustria Liguria hanno dato vita ad un progetto denominato "**Adotta un Istituto**", volto a far comprendere l'importanza degli studi tecnici ai giovani studenti e alle loro famiglie. La fase sperimentale, che vede coinvolte due classi terze dell'Abba-Gastaldi di Genova, si svolge in quest'anno scolastico e prevede visite e incontri in numerose realtà produttive. Tra queste, la **Raffineria Iplom** che lo scorso 8 febbraio ha ospitato i giovani partecipanti accompagnati dagli insegnanti e dai rappresentanti di Confindustria Genova.

– La **Iplom** ha partecipato inoltre nel ruolo di ***Main Sponsor*** al **Festival della Scienza 2024**, con un laboratorio in cui ha illustrato quattro esempi concreti di attività di economia circolare e recupero e riutilizzo della CO_2: teleriscaldamento, idrogeno verde, produzione di fertilizzanti da ammoniaca e alimentazione di microalghe con l'anidride carbonica.

▪ **Petronas Lubricants International** ha rinnovato il suo impegno a favore di progetti che promuovono inclusione e sostenibilità, supportando il nuovo *tour* del progetto **Viaggio Italia Around the World**. Il tour di 20 giorni, partito l'8 ottobre, vedrà due viaggiatori in carrozzina attraversare quasi 2 mila km tra Malesia e Thailandia utilizzando diversi mezzi di trasporto accessibili, tra cui auto e van adattati, treni, scooter con *side-car* e carrozzine ipertecnologiche dotate di dispositivi di trazione elettronica.

– Petronas Lubricants ha celebrato il **primo anniversario del suo museo "Heritage Highlights",** ospitato nella sede di Santena (Torino), dove sono custodite le testimonianze più significative, le innovazioni tecnologiche e i successi sportivi raggiunti in oltre cento anni di storia.

▪ **Eni** ha inaugurato **il progetto espositivo "Energie contemporanee"**, ideato e curato da Spazio Taverna presso il proprio sito del Gazometro di Roma Ostiense. La mostra racconta l'energia che cambia attraverso 17 tra i migliori artisti italiani della nuova generazione, invitati a interpretare gli spazi attraverso la forza generativa dell'arte contemporanea.

▪ È partita la "**ROAD Academy**", la rete di imprese formata nel 2023 da **Eni**, Acea, Autostrade per l'Italia, Bridgestone, Cisco, Gruppo FS e **NextChem** (Maire) per la creazione del primo distretto di innovazione tecnologica nella Capitale dedicato alle nuove filie-

re energetiche e aperto a collaborazioni industriali applicata in sinergia con il mondo della ricerca e dell'Università.

- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ed **Eni**, in qualità di *partner* fondatore di Open-es, hanno sottoscritto un **Protocollo d'intesa** con l'obiettivo di **promuovere una politica industriale inclusiva dei principi di sviluppo sostenibile**, basata sulla convergenza e collaborazione tra tutte le componenti sociali, economiche e culturali del territorio, con lo scopo di fornire alle imprese e alle realtà associative, uno strumento concreto per misurare e migliorare le caratteristiche di sostenibilità e competitività.

- È stato **inaugurato a Catania l'NX Engineering District**, il nuovo centro di ingegneria a elevato contenuto tecnologico di **NextChem** (Maire), che punta a diventare un nuovo **polo di attrazione per coinvolgere talenti nel campo dell'innovazione e della tecnologia** a supporto della transizione energetica.

- **Sonatrach Raffineria Italiana (SRI)** ha concluso nel 2024 l'intervento di PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) presso il Liceo Scientifico Megara di Augusta dal titolo "*La Scuola e l'Industria: un binomio per lo sviluppo del territorio*". Nei diversi incontri in aula e in Azienda si è parlato di sostenibilità e del **concetto di sviluppo sostenibile come equilibrio tra tutti i fattori**: quelli economici, che garantiscono prosperità al territorio; quelli ambientali, che assicurano un impegno per il miglioramento continuo del proprio impatto sul territorio; quelli sociali che mirano alla convivenza armonica tra imprese e cittadini. Anche nel 2024, inoltre, i professionisti di SRI hanno tenuto **diversi seminari tecnici all'interno del processo formativo universitario**. Fra gli interventi si citano la sessione "*The Sustainability assessment in an O&G Company: the paths envisaged by the new European Directive CSRD*", per il corso di laurea specialistica "Chemical Engineering for Industrial Sustainability" all'Università di Catania, e il webinar "*Il permitting ambientale: focus sulla valutazione di impatto ambientale e AIA*" presso la Scuola di Formazione IPSOA, per il Master "Il Giurista Ambientale".

DIGITALIZZAZIONE

- **Eni** e ITQuanta hanno annunciato l'avvio della *joint venture* Eniquantic con l'ambizione di sviluppare una **macchina quantistica** integrata *hardware* e *software*, in grado di risolvere problemi complessi (ottimizzazione matematica, modellazione e simulazione, intelligenza artificiale) ed avviare specifiche e significative applicazioni del calcolo quantistico, a supporto della transizione energetica.

- **Iplom** è stata selezionata ***per innovativi strumenti di monitoraggio ambientale*** nell'ambito del progetto RAISE (Robotics and ai for socio-economic empowerment), finanziato tramite il "Bando per progetti di Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale nei domini dell'Intelligenza Artificiale e della Robotica", che mira a sostenere lo sviluppo di un ecosistema di innovazione basato sui domini scientifici e tecnologici dell'intelligenza artificiale e della robotica, concentrandosi sulle esigenze di uno specifico contesto regionale, ovvero la Regione Liguria.

- **Sonatrach Raffineria Italiana (SRI)** ha inaugurato ad agosto 2024 il nuovo sistema di pianificazione e gestione delle spedizioni via mare, il *Web Integrated System for Hydrocarbon control* (WISHc). Il WISHc costituisce un nuovo sistema al passo con i tempi, con una nuova e *user friendly* interfaccia grafica, connesso con i sistemi di gestione della contabilità (SAP) piuttosto che di certificazione doganale e registri fiscali.

FOCUS

L'Energy Release: aumento delle FER e mitigazione dei costi per le industrie energivore

Per favorire l'installazione di nuova capacità di generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili realizzata da clienti finali energivori, si segnala la recente adozione del **meccanismo "Energy Release 2.0"**.

Secondo le indicazioni del GSE, tale misura, che consente il contenimento dei costi energetici del sistema industriale italiano, prevede un **periodo di anticipazione di durata pari a 36 mesi, durante il quale il GSE cede l'energia nella sua disponibilità alle imprese energivore[1] in cambio dell'impegno alla realizzazione di impianti rinnovabili attraverso i quali verrà restituita l'energia anticipata** secondo i criteri stabiliti dall'art. 1, comma 2, del Decreto Legge 9 dicembre 2023, n. 181 e dal Decreto Ministeriale n. 268 del 23 luglio 2024, **durante i venti anni successivi**.

La **nuova capacità di generazione[2]** può essere realizzata o **mediante nuovi impianti** (fotovoltaici, eolici e idroelettrici di potenza minima pari a 200 kW ciascuno), oppure **mediante interventi di potenziamento di impianti esistenti** (rifacimento di impianti fotovoltaici, eolici e idroelettrici che consentono un incremento di potenza pari almeno a 200 kW).

In base ai risultati dell'asta svoltasi il 3 marzo scorso, sono state presentate al GSE circa 560 istanze, che hanno coinvolto 3.400 soggetti energivori, con una richiesta di oltre 70 TWh, pari al triplo del quantitativo offerto (24 TWh). L'Energy Release, in avvio dal 1° giugno, consentirà alle imprese energivore aderenti di ottenere una quota di energia elettrica pari a circa un terzo dei loro consumi ad un prezzo di 65 euro/MWh, per la durata di tre anni.

La nuova capacità di energia da fonti rinnovabile prevista dall'Energy Release è stimata in oltre 5 GW di potenza.

[1] I soggetti energivori, ai quali si rivolge la misura, sono quelli iscritti nell'elenco delle imprese a forte consumo di energia elettrica, istituito presso la Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) per l'anno 2024.

[2] Si noti che la nuova capacità di generazione, realizzabile anche tramite soggetti terzi, deve essere complessivamente pari almeno al doppio di quella necessaria alla restituzione dell'energia anticipata dal GSE nei trentasei mesi. Inoltre, l'entrata in esercizio degli impianti deve avvenire entro quaranta mesi dalla data di stipula del contratto di anticipazione di energia tra il cliente finale energivoro e il GSE.

Aspetti doganali e fiscali

Il gettito fiscale

Nel 2024, il **gettito fiscale accertato** in base al criterio della competenza giuridica è ammontato a 603.830 milioni di euro, con un aumento di 35.175 milioni di euro rispetto all'anno precedente (+6,2 per cento).

Le **imposte dirette** si sono attestate a 345.211 milioni di euro (+27.340 milioni di euro, +8,6 per cento) e le **imposte indirette** risultano pari a 258.619 milioni di euro (+7.835 milioni di euro, +3,1 per cento).

Tra le **imposte indirette**, le **entrate IVA** sono risultate pari a 180.791 milioni di euro (+5.901 milioni di euro, pari a +3,4 per cento di cui:

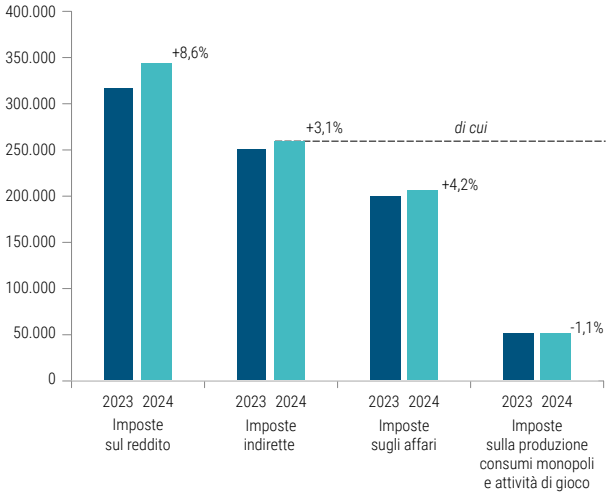
- 162.408 milioni di euro (+6.177 milioni di euro, +4 per cento) derivano dalla componente relativa agli scambi interni, di cui 17.641 milioni di euro (+1.065 milioni di euro, +6,4 per cento) dai versamenti delle Pubbliche Amministrazioni a titolo di *split payment* (Legge n. 190/2014);
- 18.383 milioni di euro (-276 milioni di euro, pari a -1,5 per cento) affluiscono dal prelievo sulle importazioni.

Le entrate relative all'accisa afferente ai prodotti energetici nel 2024 sono state pari a 31.255 milioni di euro, ripartite come segue:

- 26.692 milioni di euro dagli **oli minerali**, con un incremento di 531 milioni di euro (+2 per cento rispetto all'anno precedente);
- 2.460 milioni dall'**energia elettrica**, con una riduzione di 229 milioni (-8,5 per cento rispetto all'anno precedente),
- 2.103 milioni dal **gas naturale** per combustione (gas metano), con una contrazione di 671 milioni di euro (-24,2 per cento rispetto all'anno precedente).

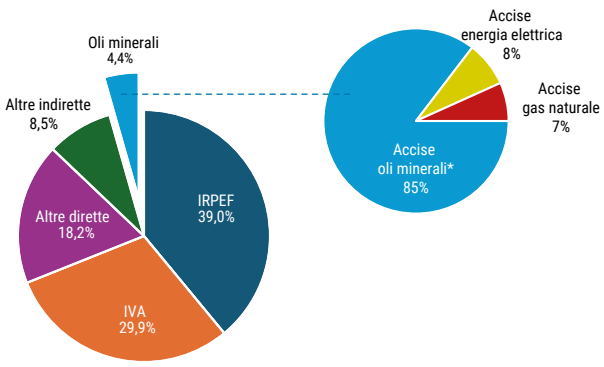
Complessivamente, il gettito fiscale attribuito agli oli minerali è pari ad oltre l'85 per cento del totale derivante dai prodotti energetici.

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



Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Bollettino delle Entrate Tributarie 2024 n. 274, marzo 2025

ITALIA Ripartizione gettito fiscale nel 2024 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 2024 n. 274, marzo 2025

L'analisi della composizione percentuale rispetto al totale per tipologia di imposta, presenta una sostanziale invarianza dell'IRPEF (+0,1 per cento rispetto al 2023), mentre le imposte che rientrano nella categoria "altre dirette" presentano un aumento dell'1,2 per cento.

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

	Imposta di fabbricazione/Accisa						Sovra-imposta di confine	IVA su tutti i prodotti	Totale su tutti i prodotti
	Benzina	di cui quota riservata alle Regioni [1]	Gasoli	Oli comb.li	Altri prodotti	Totale			
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	Totale	Sovra-imposta di confine	IVA su tutti i prodotti	Totale su tutti i prodotti
	Benzina	di cui quota riservata alle Regioni [1]	Gasoli	Altri prodotti	Accisa su Gas incondensabili (GPL)					
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 [2]	**8,390**	–	**17,360**	**0,029**	**0,603**	**0,310**	**26,692**	**n.d.**	**15,110**	**41,802**

[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)

Nella categoria delle imposte indirette si evidenziano la diminuzione dell'IVA dello 0,9 per cento, degli oli minerali dello 0,1 per cento e delle "altre indirette" dello 0,3 per cento.

Per quanto riguarda la tassazione complessiva (accise + IVA), nel 2024 **le entrate fiscali derivanti dai prodotti petroliferi** si stimano pari a 41,8 miliardi di euro[1], con un aumento dello 0,9 per cento rispetto all'anno precedente (370 milioni in più).

La flessione dei prezzi industriali dei prodotti petroliferi (mediamente circa il 5 per cento la benzina e oltre il 7 per cento il gasolio) ha prodotto una riduzione del gettito IVA stimata sui 140 milioni (-0,9 per cento), più che compensata dal maggiore gettito accise di oltre 530 milioni (+2 per cento), conseguente all'aumento dei consumi.

I 41,8 miliardi di gettito sono quasi analoghi a quelli del 2013, quando i volumi dei prodotti immessi in consumo superavano i 53 milioni di tonnellate, rispetto alle 52,3 attuali.

La tassazione degli extra-profitti

Il 27 giugno 2024 è stata pubblicata la Sentenza n. 111/2024 con la quale la Corte Costituzionale ha censurato il **contributo straordinario**[2] contro il caro bollette relativamente all'inclusione dell'accisa nella determinazione della base imponibile nel calcolo del contributo, ritenendola non conforme al principio di capacità contributiva indicato negli articoli 3 e 53 della Costituzione.

La Sentenza fa seguito alla remissione alla Corte Costituzionale, da parte della Corte di giustizia tributaria di Roma, del giudizio di legittimità del provvedimento.

Al fine di fornire elementi utili alla conoscenza e alla valutazione della questione, anche in ragione della sua complessità, Unem ha presentato le proprie opinioni scritte *(Amicus Curiae),* secondo quanto disposto dall'art. 4 ter delle norme integrative per i giudizi davanti alla Corte Costituzionale, che poi sono state ammesse dalla stessa Corte nella costruzione del proprio giudizio.

In particolare, la Corte Costituzionale ha ritenuto che le accise *«non possono rappresentare in alcun modo un incremento rilevante di "ricchezza" tassabile»* in capo agli operatori che versano allo Stato le accise addebitate ai consumatori finali e che quindi la loro inclusione nella base imponibile del contributo determina una discriminazione orizzontale tra i soggetti passivi del contributo.

Alla luce dei principi espressi dalla Corte Costituzionale, i contribuenti interessati hanno avviato le procedure per cercare di definire con l'Agenzia delle Entrate le modalità di determinazione, liquidazione e rimborso della quota illegittima del contributo.

Anche in merito al ricorso sul contributo di solidarietà, introdotto dalla Legge n. 197/2022[3] come misura equivalente al **contributo di solidarietà** temporaneo previsto a livello europeo[4], il TAR ha rimesso i rilievi alla Corte Costituzionale. Unem è intervenuta con un contributo tecnico *(Amicus Curiae)*.

La Corte, con l'Ordinanza n. 21/2025, ha poi sospeso il giudizio di legittimità e ha rimesso in via pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione europea la questione circa la corretta interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento, con particolare riferimento alla compatibilità dell'ampliamento delle categorie di operatori soggetti al contributo.

Il giudizio chiesto alla Corte di Giustizia dovrà tenere conto della natura eccezionale del potere esercitato dall'Unione europea, della generale competenza degli Stati membri in materia di imposizione fiscale diretta, delle finalità perseguite dal Regolamento, nonché dei margini di attuazione che la disposizione unionale lascia agli stessi Stati membri e delle peculiarità del contesto energetico nazionale.

[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] Introdotto con l'art. 37 del Decreto Legge n. 21 del 21 marzo 2022 convertito con modificazioni dalla Legge 20 maggio 2022, n. 51 (Gazzetta Ufficiale 20 maggio 2022, n. 117)

[3] Legge di Bilancio 2023, articolo 1, commi 115-119.

[4] Regolamento europeo (UE) 2022/1854.

ITALIA I livelli attuali delle accise

Imposte sulla produzione e sui consumi degli oli minerali in vigore al 15 maggio 2025

Prodotti	Importo	unità di misura
a) Benzina	713,40000	1000 lt
b) Olio da gas o Gasolio		
usato come carburante (°)	632,40000	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
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 1560mc/anno	0,17000	m3
d) per consumi oltre i 1560mc/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

(°) Biodiesel e gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o idrotrattamento (HVO) 617,400 euro/1000 litri.
(*) 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

La riforma del sistema doganale

Ad ottobre 2024 è entrata in vigore la riforma del sistema doganale dell'Unione europea[1], che ha adeguato il quadro normativo in conformità al diritto doganale unionale. Di seguito le principali novità introdotte dal provvedimento.

Il **potenziamento dello Sportello unico doganale e dei controlli - SUDOCO**, ossia la piattaforma delle Dogane per l'interazione tra gli operatori economici e tutte le Amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento e controllo delle merci. All'Agenzia delle Dogane è stato attribuito il coordinamento operativo gli Enti coinvolti nelle verifiche delle merci in entrata e uscita dal territorio unionale, a esclusione dei controlli disposti dall'Autorità Giudiziaria e degli organi competenti per la sicurezza dello Stato e delle Forze di Polizia.

Modifiche all'IVA all'importazione rispetto alla disciplina del cosiddetto Regime doganale 42, prevista dall'art. 67 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972. Tale normativa

[1] Decreto Legislativo n. 141/2024 recante "Disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'Unione e revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi" (Gazzetta Ufficiale n. 232 del 3 ottobre 2024), in attuazione della Legge n. 111/2023 recante "Delega al Governo per la riforma fiscale" (Gazzetta Ufficiale n. 189 del 14 agosto 2023).

consente di beneficiare dell'esenzione dall'Imposta sul Valore Aggiunto nei casi di beni, provenienti da Paesi extra-UE, destinati ad essere trasferiti in un altro Stato membro dell'Unione per essere immessi in consumo, purché l'importatore soddisfi determinati obblighi informativi.

Riscossione dei diritti doganali. Si conferma che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, su richiesta dell'operatore, possa autorizzare l'esonero o la riduzione della garanzia da versare per il pagamento dei diritti doganali. Con specifico provvedimento dell'Agenzia saranno stabilite le condizioni e i criteri per la concessione delle suddette agevolazioni. Continuano ad essere validi gli esoneri concessi sulla base dell'articolo 90 Testo Unico delle Leggi Doganali (TULD). Inoltre, per i diritti doganali è stata confermata la possibilità del pagamento differito, per i quali è dovuta la corresponsione di interessi (con esclusione dei primi trenta giorni).

Nuovo sistema sanzionatorio, superamento del concetto di contrabbando. La struttura giuridica del nuovo impianto sanzionatorio rappresenta una significativa evoluzione rispetto a quello precedente, poiché supera il concetto tradizionale di contrabbando, eliminando la distinzione tra contrabbando "extra ispettivo" e "intra ispettivo" e rendendolo più lineare e coerente con le altre normative e le nuove fattispecie di contrabbando:

- **contrabbando per omessa dichiarazione,** che si verifica quando un soggetto, con dolo, non adempie all'obbligo di dichiarare le merci in dogana, sottraendole alla vigilanza e al pagamento dei diritti di confine;
- **contrabbando per infedele dichiarazione,** che riguarda invece i casi in cui viene presentata una dichiarazione doganale, che però risulta dolosamente errata rispetto a elementi come qualità, quantità, origine o valore delle merci, incidendo sull'applicazione della tariffa e sulla liquidazione dei diritti dovuti.

Le **violazioni doganali** sono state suddivise tra illeciti di carattere penale e illeciti amministrativi distinguendoli su un concetto oggettivo, anziché sul concetto soggettivo del dolo, ossia sulla base della valorizzazione dei diritti doganali violati, quantificati nella soglia superiore di 10.000 euro. Inoltre, in attuazione di questo criterio è stato disposto che, nel caso in cui tale soglia sia superata senza che si riscontri il dolo necessario per configurare il reato, la violazione è derubricata ad illecito amministrativo e quindi punita con una sanzione doganale.

Inoltre, il provvedimento estende la disciplina sulla responsabilità amministrativa anche ai reati previsti dal Testo Unico delle Accise (Decreto Legislativo n. 504/1995), rivedendo l'articolo 40 relativo alla sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici con interventi, nel caso di fattispecie di minore gravità, volti a ridurre l'ambito di applicazione delle sanzioni penali e ad ampliare quello delle sanzioni amministrative.

Revisione delle disposizioni in materia di accise

Con la pubblicazione del Decreto Legislativo n. 43/2023[1] si è proceduto a dare attuazione alla legge delega per la revisione delle disposizioni in materia di accise, introducendo importanti novità per le quali sono previsti una serie di regolamenti di attuazione e determinazioni del Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Il Decreto interviene su tutte le categorie dei prodotti soggetti al regime delle accise (prodotti energetici, alcoli e tabacchi) e introduce una serie di novità nella struttura giuridica del tributo.

Prendendo spunto dall'istituto doganale dell'Operatore Economico Autorizzato (AEO[2]), è stato anzitutto introdotto per i soggetti passivi di accisa, ossia per i titolari di deposito fiscale, un **sistema di qualificazione denominato SOAC (Soggetto Obbligato Accreditato)** che, sulla base di una preventiva istruttoria, consente al soggetto qualificato di poter accedere a importanti benefici.

I soggetti accreditati sono distinti in riferimento al settore economico di appartenenza:

- SOAC-PE (prodotti energetici);
- SOAC-GE (gas naturale e energia elettrica);
- SOAC-BA (bevande alcoliche);
- SOAC-T (tabacchi).

[1] Decreto Legislativo 28 marzo 2025, n. 43, "Revisione delle disposizioni in materia di accise" (Gazzetta Ufficiale n. 79 del 4 aprile 2025).

[2] AEO – Authorized Economic Operator.

Il sistema SOAC prevede 3 livelli di qualificazione (base, media e avanzata), a cui corrispondono diversi gradi di fruizione dei benefici previsti, tra i quali assume rilievo l'esonero dall'obbligo di prestare cauzione a garanzia del pagamento dell'imposta. La relativa qualifica è valida per quattro anni ed è rinnovabile.

Il nuovo sistema sostituisce ogni altra procedura per ottenere l'esonero cauzionale, ad **eccezione degli oli lubrificanti e dei bitumi,** per i quali l'Amministrazione finanziaria può continuare a concedere il suddetto esonero ai soggetti di notoria solvibilità.

La valorizzazione dell'esonero dal versare cauzione è commisurata al grado di affidabilità riconosciuto al soggetto qualificato:

- in misura pari al 30 per cento di quanto altrimenti dovuto, per i soggetti qualificati al livello base;
- in misura dal 50 fino al 100 per cento, per le altre categorie di soggetti qualificati.

Nel periodo di validità, le disposizioni in esame attribuiscono all'Agenzia delle Dogane un'attività di monitoraggio nei confronti dei soggetti accreditati per verificare la permanenza dei requisiti previsti per essere ammessi ad usufruire delle agevolazioni collegate alla qualifica ottenuta.

Nel caso in cui si riscontri il venire meno dei requisiti richiesti, l'Agenzia, dopo un'analisi delle nuove condizioni dell'operatore, procede ad una modifica della qualificazione rilasciata fino a revocarla. I suddetti provvedimenti sono adottati per le persone giuridiche e società accreditate quando vengono meno le condizioni richieste, anche con riferimento alle persone con incarichi di rappresentanza, di amministrazione o di direzione, nonché a persone che ne esercitano, anche di fatto, la gestione e il controllo.

Nell'ambito del Decreto Legislativo rientra anche il superamento del **sussidio ambientalmente dannoso EN.SI.24**[1] attraverso il **riallineamento delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegati come carburante**, da realizzarsi in un periodo di cinque anni a decorrere dal 2025 per arrivare alla medesima aliquota. Nell'arco temporale indicato sarà adottato annualmente un provvedimento che preveda la riduzione della aliquota di accisa sulla benzina tra 1 e 1,5 centesimi di euro/litro e un aumento, nella medesima misura, dell'accisa applicata al gasolio.

In attuazione del Decreto Legislativo 43/2025 con il Decreto del MASE e del MEF di concerto con MIT e MASAF[2] del 14 maggio 2025, **l'accisa sulla benzina è stata ridotta, a partire dal 15 maggio, di 1,5 centesimi (da 0,7284 a 0,7134) e contestualmente quella del gasolio è aumentata da 0,6174 a 0,6324 euro/litro**[3]:

ITALIA Le nuove accise sui carburanti (€/000 litri)

	Vecchia aliquota fino al 14 maggio 2025	Nuova aliquota dal 15 maggio 2025	Variazione
Benzina autotrazione	728,40	713,40	-15
Gasolio autotrazione	617,40	632,40	15

Gli aumenti previsti sul gasolio **non si applicheranno però al biodiesel e ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO)** immessi in consumo tal quali come carburanti autotrazione, che rispettino le condizioni ambientali previste dall'articolo 44, paragrafo 5, del Regolamento della Commissione 651/2014/UE del 17 giugno 2014, al fine di incentivare l'impiego dei biocarburanti, essenziali ai fini della decarbonizzazione dei trasporti.

La determinazione dell'accisa del **gasolio per usi agricoli** e quella del gasolio per la **produzione di forza motrice** con motori fissi (punti 5 e 9 della tabella A allegata al TUA) sono determinate rispettivamente nella misura del 22 per cento e del 30 per cento dell'aliquota in vigore fino al 14 maggio 2025, ossia 617,40 euro per mille litri.

[1] Nel "Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli 2024" redatto dal MASE, il sussidio EN.SI.24 indica il differente trattamento fiscale fra benzina e gasolio.

[2] MASAF - Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste.

[3] Annualmente, nell'arco di 5 anni a partire dal 2025, è disposto l'avvicinamento, nella misura compresa tra 1 e 1,5 cent di euro per litro, delle aliquote di accisa sulle benzine e sul gasolio impiegato come carburante, per un loro allineamento al temine del quinquennio, così da superare tale differenza, ritenuta un sussidio ambientalmente dannoso.

Con il Decreto Legislativo si è anche provveduto alla revisione delle modalità di accertamento, liquidazione e versamento dell'**accisa sul gas naturale**, superando l'attuale sistema basato su di un meccanismo di acconto storico, che faceva riferimento all'imposta determinata sulla base delle forniture effettuate nell'anno precedente.

Il nuovo sistema di versamento dell'accisa si basa su **acconti mensili liquidati sulle forniture di prodotto erogate mensilmente**. Ciò, da un lato, non penalizza gli operatori in caso si verifichino significative riduzioni anno su anno delle cessioni di prodotto e, dall'altro, riduce il rischio di comportamenti fraudolenti.

È stata anche riclassificata la tassazione del prodotto distinguendo il gas naturale per **"usi domestici"** e **"usi non domestici"**, in sostituzione della classificazione tra "usi civili" ed "usi industriali", che negli anni ha generato incertezze e contenziosi. Il provvedimento definisce gas per "usi domestici" il suo impiego nelle unità immobiliari aventi una funzione abitativa, nonché negli uffici pubblici o financo privati, purché posti al di fuori degli stabilimenti dove viene svolta l'attività produttiva, quindi negli studi professionali, oltre agli Istituti di credito e gli Istituti di istruzione.

Infine, in luogo della trasmissione telematica della dichiarazione annuale del gas naturale immesso in consumo, a cura del soggetto passivo, è stata introdotta la dichiarazione semestrale (entro marzo e settembre). La dichiarazione dovrà contenere l'indicazione dell'ammontare – in relazione a ciascuna destinazione d'uso – dei consumi indicati nelle bollette o nelle fatture emesse nel semestre di riferimento, nonché le relative aliquote vigenti.

L'**accisa sull'elettricità** si applicherà invece con le medesime modalità del gas naturale per garantire un monitoraggio continuo dei volumi di elettricità ceduti dai venditori a tutela dell'erario al fine di allineare la disciplina tra i prodotti richiamati.

Quanto agli **oli lubrificanti**, è stata introdotta una importante semplificazione operativa per l'esecuzione dei previsti inventari periodici da effettuare presso i depositi e gli impianti di oli lubrificanti, con lo scopo di riorganizzare, aggiornare e rendere più chiara la disciplina di settore. Gli operatori, previa approvazione dell'Agenzia delle Dogane, potranno infatti tenere le contabilità dei prodotti che possono essere considerati omogenei in forma aggregata al medesimo trattamento tributario. Tale disposizione consentirà, sia agli operatori che all'Amministrazione finanziaria, di rendere più agevoli i meccanismi di rendicontazione e controllo sugli oli lubrificanti.

Nuovi codici di classificazione doganale dei gasoli

Con l'aggiornamento della nomenclatura tariffaria doganale comune[1] è cambiata la classificazione NC[2] dei gasoli aventi tenore di zolfo, in peso, inferiore o uguale a 0,001 per cento.

Il nuovo Regolamento, a decorrere dal 1° gennaio 2025, distingue il gasolio, prima classificato NC 2710 1943, in **due diverse tipologie in funzione dell'origine biologica o non biologica del carbonio in esso contenuto** e, quindi, delle materie prime da cui è stato ottenuto.

Per tale motivo è stato soppresso il codice NC 2710 1943 ed è stato introdotto il **nuovo codice NC 2710 1942** relativo agli oli da gas "con un tenore di carbonio di origine biologica pari ad almeno l'80 per cento in peso"[3]. Di conseguenza, il gasolio HVO, conforme alla norma UNI EN15940, rientra in questa classificazione tenuto conto della sua specifica filiera produttiva, distinta da quella del gasolio fossile conforme alla norma UNI EN 590. L'HVO, pur essendo destinato agli stessi impieghi finali del gasolio convenzionale, è quindi distribuito attraverso una rete logistica dedicata, fino ad arrivare agli impianti stradali di distribuzione di carburante.

È stato pertanto introdotto anche il **nuovo codice NC 2710 1944**, relativo agli Oli da Gas "Altri", nel quale trovano allocazione i **gasoli di matrice fossile**.

La nuova classificazione del gasolio non ha comportato il rilascio di nuove licenze, né per gli impianti di stoccaggio, né per quelli di distribuzione stradali di carburanti, in quanto gli uffici doganali hanno provveduto ad adeguare quelle in essere.

[1] Regolamento (UE) 2522/2024 del 23 settembre 2024.

[2] NC – Nomenclatura Combinata.

[3] Definito in base alla norma EN 16575.

Biocarburante alcole additivato con benzina

In base al Decreto Legislativo n. 199/2021[1] e dei provvedimenti attuativi, nel 2025 la quota di biocarburanti miscelati alla benzina dovrà essere almeno pari al 3 per cento del totale immesso in consumo[2]. Per traguardare tale obbligo è consentito l'utilizzo dell'alcole etilico, prodotto sottoposto a tassazione per uso alimentare pari a 1.035,52 euro/ettanidro a 20°C, valore nettamente superiore a quella prevista nel caso in cui sia utilizzato come componente nella benzina per autotrazione (713,40 euro/metro cubo a 15°C)[3].

In considerazione del differenziale d'imposta tra le due destinazioni d'uso dell'alcole e di quanto disposto dall'articolo 3 del Decreto Legislativo n. 66/2005[4] riguardo la qualità dei carburanti, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha fornito una serie di prescrizioni.

Allo scopo di identificarlo per sottoporlo al regime fiscale dei prodotti energetici, **l'alcole destinato alla additivazione o alla miscelazione** con la benzina **deve essere sottoposto ad una denaturazione speciale (alcole DS)**. Questa operazione può essere eseguita presso l'impianto di produzione dell'alcole o, in alternativa, a destino nell'impianto petrolifero. In quest'ultimo caso, la garanzia per la circolazione dell'alcole non denaturato dovrà scontare l'accisa prevista per uso alimentare e non quella per uso trazione.

Nelle raffinerie e nei depositi fiscali di stoccaggio anche la benzina classificata fiscalmente semilavorata per la successiva aggiunta di ossigenati (le cosiddette miscele BOB[5]) può essere additivata con alcole DS.

Negli impianti petroliferi l'additivazione della benzina con l'alcole DS può essere eseguita, oltre che in serbatoio, anche sulle baie di carico delle autobotti. Per quest'ultima fattispecie è prevista l'installazione di un campionatore[6] continuo della benzina additivata, al fine di verificare che questa sia conforme alle specifiche di cui all'art. 3 del Decreto Legislativo n. 66/2005 e successive integrazioni e modificazioni.

Negli impianti dotati di una pluralità di baie di carico, alimentate da un solo collettore di spedizione, non è invece prevista l'installazione di un campionatore per ciascuna baia di carico qualora il campionatore sia installato lungo la linea di carico (collettore), che porta la benzina additivata verso le baie.

In considerazione delle disposizioni relative all'accertamento qualitativo sulle linee di movimentazione ed estrazione dei prodotti sottoposti a vigilanza fiscale, non è richiesto quindi il prelevamento del campione per ogni singola estrazione, poiché ha la finalità di riscontrare *ex post* la conformità alle specifiche fiscali della benzina additivata estratta nel periodo di campionamento.

L'Agenzia, tenuto conto dell'assetto impiantistico del deposito fiscale sottoposto a vigilanza, ha dato incarico ai propri uffici locali di valutare:

a) l'ottimale collocazione del campionatore (o dei campionatori, se necessario) della benzina additivata lungo la linea di carico ovvero direttamente sulle baie di carico;

b) la modalità di campionamento per garantire la significatività del campione ottenuto in funzione della portata nel tempo dell'alcol DS e della benzina semilavorata miscelati in linea di carico;

c) la frequenza di campionamento e il numero di campioni conservati dal depositario.

[1] Attuazione della Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili" (Gazzetta Ufficiale n. 285 del 30 novembre 2021, Supplemento Ordinario n. 42).

[2] Vedi anche "La Direttiva RED III (2023/2413/UE)" a pag. 62.

[3] Nuova aliquota entrata in vigore il 15 maggio 2025.

[4] "Attuazione della Direttiva 2003/17/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel" (Gazzetta Ufficiale n. 96 del 27 aprile 2005, Supplemento Ordinario n. 77).

[5] BOB - Blendstock for Oxygenated Blending.

[6] Il campionatore deve avere una capacità minima tale da conservare campioni significativi di prodotto per almeno tre giorni di operatività.

I prodotti energetici e l'ambiente

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

In relazione ai 13 provvedimenti che compongono il Pacchetto "Fit for 55", resta da ancora da adottare quello sulla revisione della Direttiva sulla fiscalità energetica (ETD[1]). Sono invece in atto a livello nazionale gli iter legislativi per il recepimento delle Direttive negli ordinamenti nazionali e per l'attuazione dei vari Regolamenti.

La riforma del sistema 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), che modificano la Direttiva originaria 2003/87/CE.

È stato contestualmente aggiornato il Comitato ETS che, oltre a dare attuazione al nuovo sistema, dovrà anche gestire le interazioni dell'ETS con la Direttiva RED III e con i Regolamenti marittimo (ReFuel Maritime) ed aviazione (ReFuel Aviation).

Unem, unitamente a Confindustria, ha partecipato ad alcune riunioni del Comitato ETS nel corso delle quali sono stati chiariti importanti punti sul riconoscimento delle partite di biocarburanti per il rispetto dei target previsti da diverse normative, della documentazione a supporto di tali riconoscimenti e della necessità di recepire il *Corrigendum* alla Direttiva 2023/959 per includere nella definizione di attività di raffinazione anche le bioraffinerie.

In tema di compensazione di costi indiretti ETS, il "Decreto Legge Bollette"[2] ha portato la dotazione del Fondo per la transizione energetica nel settore industriale da 150 milioni di euro a 600, rendendo, a partire dal prossimo anno, la compensazione per il settore della raffinazione più congrua rispetto ai costi.

Una novità importante del sistema ETS riguarda l'istituzione del **nuovo sistema ETS2** per il trasporto stradale e per gli edifici. Nelle more dell'istituzione del Comitato ETS2, il MASE ha fornito alcune indicazioni per dare attuazione alle più immediate disposizioni della Direttiva. In questo ambito, i soggetti regolamentati, correttamente identificati dalla norma, hanno completato le procedure per l'ottenimento dell'autorizzazione provvisoria e sono ora impegnati a fornire all'Autorità competente tutte le integrazioni per l'ottenimento dell'autorizzazione definitiva. Sono altresì in atto tutte le azioni previste dal Piano di Monitoraggio elaborato all'atto della richiesta della autorizzazione.

Il FuelUE Maritime (2023/1805/UE)

Il Regolamento è entrato in vigore ad inizio 2025 ed ha l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore del trasporto marittimo, aumentando l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

Gli armatori dovranno presentare, per ciascuna delle loro navi, un piano sulle modalità di monitoraggio delle emissioni che generano. I soggetti accreditati procederanno poi alla verifica della conformità ai requisiti in materia di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo,

Il target di riduzione iniziale della *carbon intensity* del 2 per cento al 2025 potrà essere traguardato con un *biofuel* avente un GHG *saving* del 70 per cento miscelato intorno al 3 per cento nel bunker fossile.

Il ReFuel Aviation (2023/2405/UE)

Nel corso del 2024 l'ENAC è stata nominata Autorità competente per dare attuazione al Regolamento. Grazie ad un confronto collaborativo con ENAC, sono stati affrontati i molteplici dubbi insiti nel testo del Regolamento per un'attuazione chiara e razionale sul terri-

[1] ETD – Energy Taxation Directive. Vedi a pag. 63.

[2] Decreto Legge n. 19 del 28 febbraio 2025, convertito nella Legge n. 60 del 24 aprile 2025, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 98 del 29 aprile 2025.

ITALIA Percentuali di miscelazione dei biocarburanti al 2030 secondo gli obblighi della Direttiva RED II espressi in percentuale di energia.

In giallo traiettoria di crescita al 2030 degli obblighi complessivi coerenti con la Direttiva RED III e con il PNIEC, proposta da Unem.

		con flessibilità (*)	ANCHE IN MISCELA				
Anno	obbligo complessivo %		IN PUREZZA %	tradizionale %	avanzato %	*di cui biobenzina %*	*di cui biometano avanzato %*
2023	11		1,0*	6,6	3,4	*0,5*	*2,3*
2024	12,2		1,4*	6,6	4,2	*1*	*2,9*
2025	13,5	13,5	1,8	6,8	4,9	*3*	*3,5*
2026	14,8	16,8	2,2	7,1	5,5	*3,4*	*3,9*
2027	16	20	2,6	7,3	6,1	*3,8*	*4,3*
2028	17,2	23,2	2,9	7,6	6,7	*4,2*	*4,8*
2029	18,5	26,5	3,3	7,8	7,4	*4,6*	*5,2*
2030	19,8	29,8	3,8	8	8	*5*	*5,7*

(*) La *flessibilità* indica la possibilità esistente in quegli anni di assimilare l'utilizzo in purezza a quello di miscele contenenti il 20 per cento minimo di biocarburanti sostenibili.

torio nazionale. Insieme ad ENAC sono stati quindi definiti i soggetti regolamentati che, a partire dal 2025, hanno un obbligo di *blending* di SAF nel *jet fuel* del 2 per cento.

La prima dichiarazione sulle immissioni in consumo di *jet fuel* e di SAF per l'anno 2024 da parte dei soggetti regolamentati si è conclusa lo scorso mese di febbraio sulla base delle informazioni disponibili. Le dichiarazioni successive, a partire da quella del 2026, dovranno invece essere del tutto conformi alle disposizioni del Regolamento. ENAC, di concerto con il Ministero di Grazia e Giustizia, sta inoltre mettendo a punto il decreto relativo alle sanzioni. Anche a livello comunitario le richieste di chiarimento sono state numerose e a tal fine la Commissione europea ha preparato una comunicazione con oltre 50 Frequently Asked Questions (FAQ) che interpretano i punti maggiormente critici del Regolamento.

La produzione di SAF in Italia è assicurata dalle due bioraffinerie[1]. Su iniziativa Unem, MASE ed ENAC hanno riconosciuto la valenza anche dei SAF prodotti da *co-processing* ai fini del rispetto dei target del Regolamento.

La Direttiva RED III (2023/2413/UE)

I lavori per il recepimento della Direttiva RED III in coerenza con il PNIEC sono in corso nell'ambito del Tavolo Tecnico sui Biocarburanti[2] presso il MASE, che vede la partecipazione dei principali *stakeholders*. Unem ha messo a punto e illustrato al MASE il contributo associativo per il recepimento, basandola sui seguenti punti:

- confermare il meccanismo d'obbligo sulle quote di energia rinnovabile;
- includere tra i soggetti obbligati tutti i vettori energetici (GPL, metano ed energia elettrica);
- riconoscere il 100 per cento di idrogeno verde impiegato in raffineria ai fini del target di RFNBO[3] nei trasporti;
- regolamentare il mercato dei CIC[4] rilasciati in corrispondenza di forniture di

[1] Vedi Focus "Bioraffinazione" a pag. 37.

[2] Vedi anche "Il punto sullo sviluppo dei biocarburanti" a pag. 68.

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

[4] CIC – Certificati di Immissione al Consumo.

energia elettrica rinnovabile da colonnine ad accesso pubblico.

In merito alla progressione degli obblighi per conseguire i nuovi obiettivi RED III - PNIEC, Unem ritiene che non si dovrebbe incidere sostanzialmente sui valori minimi degli obblighi specifici *(sub target)*, ma intervenire unicamente sull'obbligo complessivo. La presenza di obblighi minimi consente a ciascuna tecnologia di avere una domanda minima certa per svilupparsi. La flessibilità nel soddisfare gli obblighi incrementali, rispetto alla somma dei minimi, consente ai soggetti obbligati di utilizzare la tecnologia più idonea e concorrenziale in base alla propria attività.

Parallelamente alle iniziative nazionali, a livello comunitario è proseguita l'attività di revisione e aggiornamento degli altri provvedimenti approvati.

La Direttiva sulla tassazione energetica (ETD)

La revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia (ETD) resta l'unica norma ancora da adottare nell'ambito del Pacchetto "Fit for 55". Nel corso del 2024, sia la presidenza belga che quella ungherese, hanno proposto testi di compromesso sulla ETD senza successo. Anche la presidenza polacca ha ricercato un compromesso che possa mettere d'accordo le posizioni degli Stati membri. Unem, di concerto con FuelsEurope, ha evidenziato il permanere delle seguenti criticità sul testo di compromesso polacco:

- la conferma della possibile eliminazione dell'esenzione fiscale sui combustibili autoprodotti e consumati internamente agli stabilimenti di produzione, che porterebbe a sensibili aumenti dei costi di raffinazione e quindi ad una ulteriore pesante perdita di competitività dell'industria europea;
- l'opzione di includere anche i lubrificanti confezionati nelle disposizioni sul movimento e controllo delle merci (EMCS[1]), aumenterà l'onere amministrativo per l'industria.

Il Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)

La Commissione europea sta proseguendo i lavori per l'estensione del campo di applicazione CBAM anche ai 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 privi di misure o con misure più blande di quelle europee.

Il Regolamento sulle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti

Il Regolamento che impone nuovi limiti di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti presenta gli stessi problemi di attuazione pratica dell'analogo Regolamento per i veicoli leggeri. Infatti, gli obiettivi di riduzione adottati, pari al 45 per cento nel 2030, 65 per cento nel 2035 e 90 per cento nel 2040 continueranno ad essere misurati con il medesimo **approccio "Tank-to-Wheel"**, ossia **solo allo scarico**, con ancora meno probabilità di essere raggiunti, vista la scarsissima, se non nulla, penetrazione del vettore elettrico in questo comparto. Unica nota positiva resta la raccomandazione di sviluppare un *framework* di incentivi per i *carbon neutral fuels* e di definire una metodologia per la registrazione dei veicoli pesanti alimentati esclusivamente con questo tipo di *fuels*. La Commissione riesaminerà il Regolamento nel 2027, includendo una valutazione del *Carbon Correction Factor* e dell'*Life Cycle Assessment*. Anche in questo caso Unem supporterà fattivamente la posizione del Governo italiano sui tavoli europei.

Il Piano d'Azione Automotive europeo

Lo scorso 5 marzo la Commissione europea ha presentato il Piano d'Azione per l'Automotive, che mira a rafforzare la competitività dei costruttori automobilistici europei promuovendo una più intensa collaborazione e migliorando nel complesso le condizioni abilitanti, anche attraverso finanziamenti mirati e la semplificazione normativa.

[1] EMCS – Excise Movement and Control System.

FOCUS

Tour d'Europe

Il 25 marzo scorso ha preso il via il Tour d'Europe con i carburanti rinnovabili, un viaggio di tre mesi attraverso 20 diversi Paesi europei per evidenziare il potenziale di decarbonizzazione offerto dai combustibili rinnovabili, ossia biocarburanti in purezza e miscelati, già disponibili su migliaia di punti vendita distribuiti in tutta Europa.

Il Tour attraversa l'Europa da nord a sud e da ovest a est per mostrare ai cittadini e ai *policy makers* di tutta l'Unione europea le potenzialità di questi prodotti che, insieme ad altre tecnologie come l'elettrificazione e l'idrogeno, offrono un approccio flessibile e tecnologicamente neutro per la decarbonizzazione del trasporto stradale. Prodotti che possono essere impiegati sui veicoli esistenti e che stanno già producendo risultati misurabili in termini di riduzione delle emissioni di gas serra (GHG).

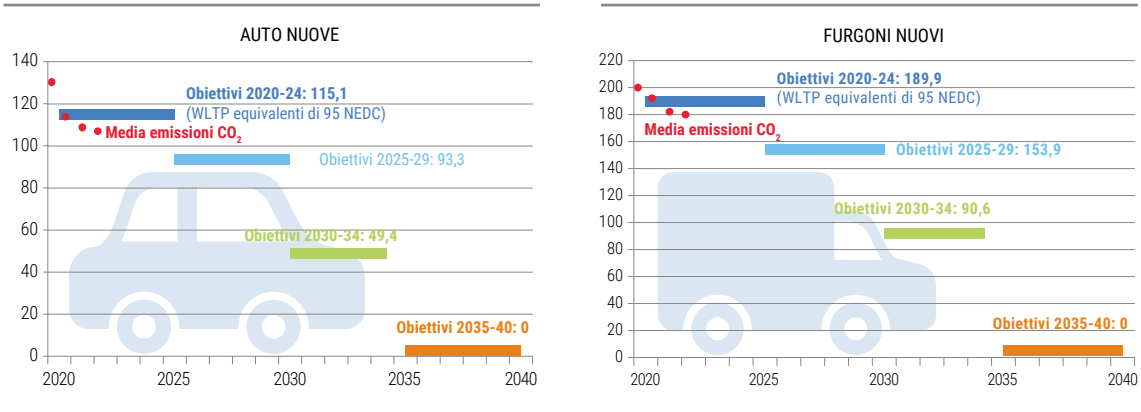
Durante il Tour, i veicoli leggeri e pesanti alimentati con questi carburanti, messi a disposizione dai principali *carmakers*, si fermeranno a fare rifornimento in diverse città europee, anche italiane, in cui si terranno una serie di eventi, come visite a bioraffinerie e ad impianti, convegni e altre iniziative sul territorio per dialogare con gli *stakeholder* locali sull'importanza di ridurre le emissioni dei trasporti e mitigare insieme i cambiamenti climatici.

Le auto e i camion del Tour saranno inoltre dotati di uno specifico software elaborato da Bosch, il "Digital Fuel Twin" (DFT), che verificherà e certificherà l'uso di carburanti rinnovabili e la conseguente riduzione delle emissioni di CO_2. I risultati saranno raccolti in un rapporto finale che sarà presentato in occasione di un evento *ad hoc* programmato per il prossimo 23 giugno a Bruxelles, alla presenza dei rappresentanti delle Istituzioni europee.

Un progetto, a cui Unem ha collaborato sin dall'inizio, che riunisce Aziende, Associazioni e Istituzioni di tutta la catena del valore del settore automobilistico e dei carburanti, tra cui: AVIA, BMW, Bosch, Collective du Bioéthanol, DAF Trucks, Daimler Truck, EBB, Enilive, EWABA, Eurogas, ePURE, TJA, FuelsEurope, Hyundai, IRU, Moeve, Neste, PRIO, Repsol, Transportes Aguieira, University Darmstadt, University Karlsruhe, VDA.

EUROPA Obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli stradali di nuova produzione

(Media delle emissioni di CO_2 a consuntivo (puntini) e obiettivi per le nuove produzioni di auto e furgoni in Europa dal 2020 al 2040)



Fonte: Commissione Europea, EU Climate Action Program Report 2024

Un Piano che prende atto delle **gravissime condizioni in cui versa il settore automotive europeo soprattutto a causa delle poco realistiche disposizioni adottate con il Regolamento 2023/851/UE sulle emissioni di CO_2 per auto e van**, che fissa obiettivi di riduzione al 2025, 2030 e 2035 alquanto difficili da raggiungere con un approccio *"Tank-to-Wheel"*, solo allo scarico, a fronte di una penetrazione delle auto elettriche ben inferiore alle attese.

Già il livello di riduzione stabilito per l'anno in corso (-15 per cento rispetto al valore di 95 gr/km del 2021) **sarà infatti impossibile da raggiungere** e il mancato rispetto di questi limiti comporterà **sanzioni di importo pari a 95 euro per ogni grammo di CO_2** eccedente il limite, moltiplicato per il numero totale di veicoli immatricolati dal singolo produttore, per un totale stimato in circa 16 miliardi di euro.

Un problema che il Piano affronta proponendo di spalmare l'obbligo di riduzione su tre anni (2025-2026-2027). Una misura che però si ritiene inefficace.

Oltre a ciò, il Piano è stato fortemente criticato da *stakeholders* e Stati membri, anche per il perdurante **mancato rispetto del principio di neutralità tecnologica, escludendo qualunque contributo dei biocarburanti** nel processo di decarbonizzazione del trasporto stradale.

Sia nella fase di consultazione avviata dalla Commissione che successivamente, Unem ha ribadito più volte il ruolo cruciale che i biocarburanti, affiancati ai veicoli elettrici, possono svolgere per contribuire sia al rispetto dei limiti alla CO_2 che, per traguardare la transizione energetica e, al contempo, recuperare la competitività perduta. Il riconoscimento dei *biofuels*, infatti, riaprirebbe lo sviluppo degli investimenti sui veicoli equipaggiati con motori ICE in cui l'industria europea è leader.

Unico elemento positivo del Piano è la proposta di anticipare al 2025, anziché nel 2026, la valutazione dei progressi compiuti per il conseguimento degli obiettivi di riduzione del 100 per cento delle emissioni al 2035.

In questo ambito, il Governo si è attivato per ricercare alleanze a livello europeo, volte a valorizzare correttamente i veicoli ICE anche dopo il 2035, alimentati esclusivamente con combustibili *carbon neutral,* posizione che Unem continuerà a supportare nell'ambito dell'imminente processo di revisione del Regolamento 2023/851/UE.

Il Clean Industrial Deal

Lo scorso 26 febbraio è stato pubblicato il Clean Industrial Deal (CID), un *business plan* proposto dalla Commissione che punta a promuovere una produzione industriale che sia *made in Europe*, competitiva e sostenibile.

L'attenzione è posta in particolare sull'allineamento delle politiche interne ed esterne dell'Unione, toccando quattro aspetti strategicamente importanti: domanda, costi,

finanziamenti e input, prevedendo iniziative (in totale circa quaranta) su tutti e quattro i temi.

È presente anche un'attenzione agli investimenti, con una serie di iniziative di *de-risking* e la cooperazione con la Banca Europea per gli Investimenti (EIB[1]).

Le iniziative previste sono incentrate su:

- energia e infrastrutture a prezzi accessibili;
- mercati: stimolare la domanda e l'offerta pulita;
- investimenti pubblici e privati;
- economia circolare: accesso a materiali e risorse;
- mercati globali e *partnership* internazionali;
- competenze e posti di lavoro di qualità per l'equità sociale.

Sebbene si tratti di un piano pluriennale che nasce per dare impulso alle tradizionali industrie ad alta intensità energetica dell'Unione europea (come acciaio, alluminio e cemento) e ai settori emergenti delle tecnologie pulite, presenta un **forte limite** in quanto **esclude settori cruciali per la transizione energetica e la sicurezza degli approvvigionamenti, come è quello della raffinazione,** che è **tra i più esposti alla concorrenza extra-europea**.

In una lettera inviata ai vertici europei, gli amministratori delegati delle principali Aziende operanti nell'industria della produzione di carburanti per la mobilità operanti in Europa hanno pertanto chiesto l'**inclusione della raffinazione nel piano**, nella convinzione che l'Europa non possa permettersi di perdere gli investimenti necessari per una transizione giusta e sostenibile.

Unem ha sostenuto questa iniziativa, sia a livello europeo che presso le nostre Istituzioni, ribadendo la necessità, in questa particolare fase storica, di unità di intenti e visione comune sul futuro di un settore da cui dipende non solo il successo della transizione, ma anche la sicurezza energetica dei Paesi europei.

Le Linee guida sulla Tassonomia

La Commissione europea ha recentemente pubblicato delle Linee guida che forniscono indicazioni sull'applicazione del Criterio DNSH[2], aprendo anche ad attività non ricomprese negli allegati del Regolamento Tassonomia. Con l'interpretazione fornita nella comunicazione è possibile accedere a Fondi, anche se esclusi dagli elenchi della Tassonomia, a patto che vengano rispettati i seguenti criteri:

- considerare gli impatti del ciclo di vita e gli impatti diretti e indiretti;
- prevenire gli effetti di *lock-in*;
- adottare i migliori livelli disponibili di prestazioni ambientali e climatiche;
- garantire la coerenza con gli obiettivi climatici e ambientali generali della legislazione europea.

È un'apertura sicuramente positiva che introduce qualche flessibilità e quindi maggiori possibilità anche per il settore del *downstream* petrolifero di rispettare il criterio DNSH nei processi di accesso al credito.

La Direttiva IED

La modifica della Direttiva sulle emissioni industriali (IED), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale europea lo scorso luglio, è entrata in vigore il 4 agosto 2024.

Unem continua a collaborare con Confindustria in merito al recepimento a livello nazionale (gli Stati membri hanno 22 mesi di tempo), mentre con FuelsEurope si stanno seguendo i numerosi atti delegati e atti di esecuzione (legislazione secondaria) che dovranno essere pubblicati a livello europeo, tra cui:

- atto di esecuzione per definire la metodologia standardizzata per valutare la sproporzionalità tra i costi di attuazione

[1] EIB – European Investment Bank.

[2] DNSH - Do No Significant Harm.

delle conclusioni sulle BAT[1] e i potenziali benefici ambientali;

- atto di esecuzione che stabilisce il metodo per valutare la conformità, in condizioni di esercizio normali, ai valori limite di emissione stabiliti nell'autorizzazione in relazione alle emissioni nell'atmosfera e nell'acqua;
- atto di esecuzione sulle informazioni dei Sistemi di Gestione Ambientale la cui pubblicazione è pertinente;
- atto delegato sul Piano di Trasformazione.

Il Regolamento metano

A giugno 2024 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale europea il cosiddetto Regolamento metano - Regolamento UE 2024/1787 - sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore dell'energia, che stabilisce le norme per misurare, quantificare, monitorare, comunicare e verificare con accuratezza le emissioni di metano nel settore dell'energia dell'Unione europea, nonché per ridurle. Il Regolamento stabilisce anche le norme sugli strumenti che garantiscono la trasparenza per quanto riguarda le emissioni di metano.

Entrato in vigore ad agosto 2024, il Regolamento individua, tra gli altri, alcuni obblighi per gli importatori di petrolio greggio, gas naturale o carbone, che sono tenuti a fornire alle Autorità competenti dello Stato membro, in cui sono indicate alcune informazioni, riportate all'Allegato IX del Regolamento.

Per quanto riguarda il settore rappresentato da Unem, **sono soggetti al Regolamento gli importatori che immettono petrolio greggio nel mercato dell'Unione europea**. Per questi, vengono **stabiliti degli obblighi di monitoraggio e comunicazione (a partire dal 2025) e un livello massimo di emissioni (a partire dal 2030)**. Gli importatori devono comunicare le emissioni di metano a livello di produzione di petrolio greggio (sia nell'Unione europea che extra-Unione europea) alle Autorità competenti degli Stati membri, con la previsione di sanzioni in caso di mancato rispetto degli obblighi di comunicazione.

[1] BAT – Best Available Techniques.

Attività del Gruppo Strategico Carburanti alternativi ed Energie per la Mobilità

Studio Unem - RIE "Decarbonizzare i trasporti pesanti"

Il Gruppo Strategico Carburanti alternativi ed Energie per la Mobilità, istituito in ambito Unem nell'ottobre 2018, ha lavorato, a partire da gennaio 2024, a un nuovo progetto dedicato ad **approfondire le possibili evoluzioni del trasporto merci, stradale e marittimo, al 2030 e al 2050.**

Partendo dai risultati del primo studio coordinato dal Gruppo nel 2020[1] e tenendo conto dei recenti interventi normativi, sono state analizzate le tecnologie (tra cui i combustibili *low carbon*) già disponibili o in fase di sviluppo per la decarbonizzazione del trasporto merci, stradale e marittimo.

Dalla prima parte dello studio, che esamina il **segmento marittimo**, emerge la complessità delle sfide della decarbonizzazione che il settore marittimo è chiamato ad affrontare, che richiederanno più linee di azione e differenti tecnologie, individuate attraverso la definizione di scenari di *fuel mix* agli orizzonti 2030, 2040, 2050.

La seconda parte è dedicata al **trasporto stradale** pesante e descrive le principali caratteristiche del settore stradale in termini di collocazione e peso sul complesso della movimentazione delle merci in Italia. Approfondisce poi la composizione del parco veicoli, la sua età e i combustibili utilizzati, mettendo in luce la difficoltà dei combustibili alternativi al diesel nel penetrare fino ad oggi il mercato. Come per il settore marittimo, è dato uno scenario realistico e ragionevole di *fuel mix* 2030-2040-2050, basato sull'apporto di più tecnologie *low carbon*.

Infine, una parte dello studio è dedicata al tema dell'**intermodalità nel trasporto merci**, importante tassello nel complicato puzzle della transizione, identificando le principali barriere e criticità.

[1] "Opzioni per il trasporto marittimo, stradale e aereo al 2030 e al 2050", Rie (2020).

Unem, oltre a partecipare all'apposita *task force* istituita da FuelsEurope, segue le iniziative per l'adozione concreta del Regolamento in Italia, per il quale si attende ancora la designazione di una o più Autorità competenti. È stata inoltre coinvolta nel Tavolo di coordinamento per l'implementazione del Regolamento, istituito dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ricercando posizioni comuni con le rappresentanze delle altre Associazioni confindustriali interessate, per rappresentare al meglio le istanze del *downstream* petrolifero e quindi degli importatori di greggio.

Il punto sullo sviluppo dei biocarburanti

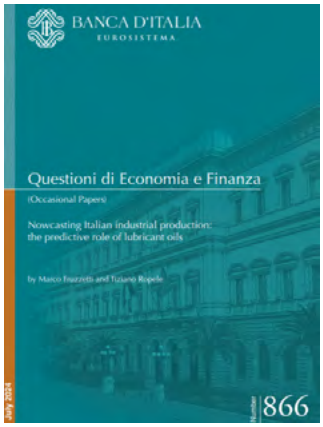
Anche nel 2024 il settore dei biocarburanti è stato regolato dalla normativa transitoria introdotta nel 2023 con i due Decreti del MASE del 16 marzo e del 20 ottobre[1]. La presenza di diversi ricorsi, poi ritenuti infondati dal TAR sulla disciplina in esame, peraltro molto articolata, ha reso **molto complessa la corretta attuazione degli obblighi**. Il complicato quadro regolatorio determinato dal periodo transitorio e dalle numerose FAQ necessarie per fornire l'interpretazione di diverse disposizioni introdotte nei due decreti del 2023, ha richiesto un **profondo aggiornamento del Portale Biocar**, che ha richiesto un **differimento molto ampio dei termini per le dichiarazioni e per i controlli**. L'azione di Unem, oltre ad assistere i propri Associati nell'attuazione della complessa normativa in vigore dal 2024, si è sviluppata anche verso il chiarimento e la semplificazione di quelle disposizioni ancora valide nel 2025. In questa ottica, nell'ambito della Legge di conversione del "Decreto Legge Milleproroghe"[2], è stato ottenuto il **differimento al 2026 dell'applicazione delle limitazioni all'utilizzo**

[1] Decreto Ministeriale del 16 marzo 2023, n. 107, entrato in vigore in data 14 aprile 2023, con l'avvenuta pubblicazione sul sito MASE. Decreto Ministeriale del 20 ottobre 2023, n. 343 del Ministero Ambiente recante "Modifiche al Decreto 16 marzo 2023, recante condizioni, criteri e modalità di attuazione dell'obbligo e di utilizzo di energia da fonti rinnovabili nei trasporti tra diverse tipologie di biocarburanti, compresi quelli avanzati, vettori energetici rinnovabili di origine biologica, RFNBO e RCF".

[2] Decreto Legge n. 202 del 27 dicembre 2024, recante: «Disposizioni urgenti in materia di termini normativi», convertito nella Legge 21 febbraio 2025, n. 15 (Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2025).

FOCUS

Il ruolo predittivo dei consumi di Lubrificanti della produzione industriale italiana



L'ingresso della rilevazione dei dati sui Lubrificanti fra le statistiche ufficiali del nostro Paese ha dato loro visibilità ed interesse anche nell'ambito della ricerca economica istituzionale.
Banca d'Italia ha analizzato le serie storiche mensili dei dati, evidenziandone una loro **elevata correlazione con la produzione industriale italiana**, in particolare per i Lubrificanti usi industriali, migliore rispetto alle tradizionali variabili dei consumi elettrici e di gas naturale.
In conseguenza dell'impennata dei prezzi di gas ed elettricità nel 2022-2023, le industrie hanno infatti ridotto drasticamente gli usi di tali energie, rendendone meno efficace il loro storico ruolo di indicare variazioni dei trend della produzione industriale.
Per contro i consumi di oli lubrificanti, grazie a tali analisi che ne hanno dimostrato le loro capacità predittive di brevissimo termine (*nowcasting*), sono risultati un "termometro" più efficace per valutare il miglioramento o meno delle attività industriali italiane, anticipandone il punto di svolta.
A luglio 2024 Banca d'Italia ha pubblicato i risultati delle analisi condotte da Marco Fruzzetti e Tiziano Ropele nella collana Questioni di Economia e Finanza n. 866, **"Il nowcasting della produzione industriale italiana: il ruolo predittivo degli oli lubrificanti"**, e grazie a tale lavoro anche altre Istituzioni stanno utilizzando i dati dei Lubrificanti nei propri modelli econometrici sull'economia nazionale.

del PFAD[1]. Parallelamente, è stata posticipata al 2026 l'introduzione degli obblighi bio sul metano. Inoltre, attraverso il confronto diretto promosso con l'Agenzia delle Dogane sono state **chiarite le procedure per facilitare la miscelazione di bio nella benzina**, in relazione ai crescenti obblighi previsti in questo ambito **già a partire dal 2025**.

Il Gruppo Strategico Lubrificanti

Nell'ambito delle attività svolte nel 2024 dal Gruppo Strategico Lubrificanti, si segnala che vi sono stati dei rilevanti sviluppi per quelle dedicate alle statistiche. L'adozione del dettagliato modello di rilevazione dei Lubrificanti, esteso a tutti gli operatori del mercato da gennaio 2022, diventando una rilevazione statistica ufficiale ha infatti consentito di superare l'ambito strettamente industriale e, divenendo di interesse anche per le Istituzioni, ha rivelato delle inattese proprietà per i dati di tali prodotti, secondo quanto Banca d'Italia ha pubblicato proprio lo scorso anno.

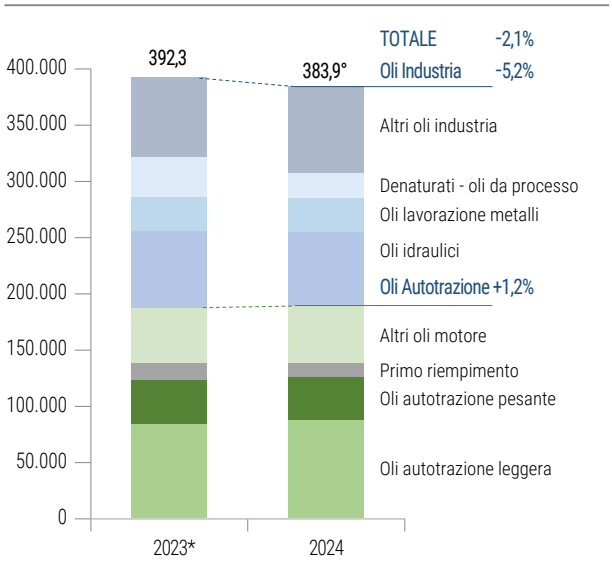
Anche nel 2025 sono proseguite le attività di confronto, oramai divenute periodiche, fra i dati della rilevazione con quelli del mercato degli oli soggetti a contributo ambientale (elaborati dal CONOU[2]), per evidenziare eventuali lacune nel perimetro dei denuncianti.

Proprio alla luce di tali verifiche, il mercato 2024 è risultato in calo del 2,1 per cento rispetto al 2023.

La revisione del Codice dell'Ambiente

A seguito dell'istituzione della Commissione Interministeriale[3] (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica e Ministero per le Riforme Istituzionali e la Semplificazione Normativa) incaricata del riordino della materia ambientale, Unem si è attivata con le Associate per raccogliere proposte e spunti di miglioramento della disciplina attuale, focalizzandosi sulle discipline contenute nel Codice dell'Ambiente[4]. Le proposte di modifica riguardano vari aspetti, tra cui la **semplificazione delle procedure di valutazione ambientale e l'ottimizzazione dei criteri di priorità per l'esame dei progetti**. Inoltre, sono state inserite misure per promuovere il **riutilizzo delle acque reflue** e per **migliorare la gestione dei rifiuti**. Molto ricca la parte dedicata alla **bonifica dei siti contaminati**, che contiene proposte di carattere generale e specifiche, tra cui la revisione degli allegati tecnici per semplificare le procedure e garantire maggiore flessibilità, e il raccordo con la disciplina urbanistica. Tali proposte sono confluite nel *position paper* che Confindustria ha inviato a maggio scorso ai Ministeri competenti.

ITALIA I consumi di lubrificanti
(Migliaia di tonnellate)



(°) Comprensivo degli Oli bianchi e dei Trasformatori isolanti, il totale 2024 è pari a 424.098 tonnellate.
(*) Dati rivisti.

Fonte: Unem su dati L01 MASE

Revisione degli Allegati alle norme sulle bonifiche

Nel gennaio 2025 è stata aperta una consultazione pubblica da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica sull'attesa revisione degli Allegati delle norme

[1] PFAD – Palm Fatty Acid Distillate.

[2] CONOU – Consorzio Nazionale Oli Usati, associato Unem.

[3] Decreto Ministero dell'Ambiente 25 gennaio 2024, n. 36 - Istituzione di una Commissione per la revisione della normativa ambientale di cui al Decreto Legislativo 152/2006 - Abrogazione del Decreto Ministeriale 7 novembre 2023, n. 364.

[4] Codice dell'Ambiente: Decreto Legislativo 152/06 sulle materie VIA, VAS, AIA, tutela acque e difesa suolo, rifiuti, bonifiche, emissioni in atmosfera e danno ambientale.

FOCUS

Accordo di collaborazione Unem-RemTech Expo

Unem e RemTech Expo il 4 marzo scorso hanno sottoscritto il rinnovo per altri tre anni dell'**Accordo di collaborazione in materia di risanamento ambientale e sviluppo sostenibile dei territori**, siglato la prima volta nel 2021.
L'Accordo conferma la comune consapevolezza che la promozione, incentivazione e diffusione di scambi di esperienze pratiche, finalizzate all'innovazione e alla sperimentazione, nonché alla formazione sugli aspetti di tutela dell'ambiente, possano costituire un fattore di efficienza complessiva delle azioni a difesa dei territori.
L'Accordo mette a fattor comune le esperienze e le competenze di Unem e RemTech Expo nel sostenere e promuovere sinergie tra Istituzioni, operatori, professionisti e ricercatori per la definizione dei migliori standard operativi in materia di bonifica e riqualificazione ambientale dei siti produttivi.
In questo contesto, è previsto il potenziamento delle attività formative, informative, divulgative e congressuali in ambito tecnologico e scientifico volte a valorizzare le ottime pratiche e le eccellenze a livello nazionale e internazionale nel campo delle bonifiche e del risanamento ambientale.
La programmazione delle attività, da sviluppare coerentemente con gli obiettivi dell'Accordo, è affidata ad un Comitato di coordinamento congiunto, che si riunirà a cadenza annuale o ogni qualvolta si ritenga necessario.

relative alle bonifiche[1], che hanno ottenuto una sorta di canale preferenziale nell'ambito del più ampio processo di revisione del Codice ambientale. Dei cinque allegati, tre sono stati integralmente sostituiti: quelli relativi alla caratterizzazione[2], agli interventi di bonifica e messa in sicurezza[3] e alle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC[4]). Infine, è stata formulata una proposta di modifica della concentrazione soglia di contaminazione (CSC) per il parametro "amianto" che dovrebbe confluire nell'Allegato V.

Due allegati non sono stati modificati: quello sui criteri per l'esecuzione dell'analisi di rischio (che richiederebbe una modifica anche dell'articolato del Titolo V) e quello sui siti di piccole dimensioni. È stato poi introdotto un nuovo allegato sulla caratterizzazione delle aree marine[5]. Unem, attraverso la sinergia di competenze rappresentate dalle Aziende aderenti al Progetto Riqualificazione Ambientale (PRA), ha raccolto oltre un centinaio di proposte di miglioramento, ferma restando la necessità di definire un transitorio al momento della pubblicazione del decreto.

Il Progetto Riqualificazione Ambientale

Il Progetto Riqualificazione Ambientale, avviato da Unem nel 2019 e rivolto alle Aziende che operano nel settore della riqualificazione ambientale (consulenza e ingegneria ambientale; bonifica e riqualificazione dei siti contaminati; recupero di siti petroliferi), è arrivato al sesto anno di attività, con un'adesione di Soci aggregati che è cresciuta costantemente, passando dai 9 iniziali ai 25 attuali.

Durante l'anno l'attività si è concentrata sulle proposte di modifica del Codice ambientale, sulla raccolta di osservazioni alla consultazione pubblica sulla revisione degli Allegati e sull'attuazione del RENTRI[6] nei cantieri di

[1] Revisione degli Allegati alle norme in materia di bonifica dei siti inquinati al titolo V della Parte IV del Decreto Legislativo n. 152/06.

[2] Allegato II "Criteri generali per la caratterizzazione dei siti contaminati".

[3] Allegato III, recante "Criteri generali per la selezione e l'esecuzione degli interventi di bonifica e ripristino ambientale, di messa in sicurezza (d'emergenza, operativa o permanente), nonché per l'individuazione delle migliori tecniche d'intervento a costi sopportabili".

[4] Allegato V, recante "Concentrazione soglia di contaminazione nel suolo, nel sottosuolo e nelle acque sotterranee in relazione alla specifica destinazione d'uso dei siti".

[5] Allegato II Bis, recante "Criteri generali per la caratterizzazione ambientale delle aree marine all'interno dei siti di interesse nazionale".

[6] Vedi anche "RENTRI - Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti" a pag. 72.

bonifica. Nel luglio scorso è stato poi dedicato uno spazio specifico alle sostenibilità delle tecnologie di bonifica con un evento di confronto tra le Associate. Continua la sperimentazione sui campionatori passivi per stimare le frazioni di idrocarburi nel suolo in fase acquosa e verso le acque sotterranee, secondo l'Accordo di collaborazione con ISPRA[1], rinnovato il 18 luglio 2024.

[1] ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.

FOCUS

Studio Confindustria "Economia circolare: strategie e prospettive per l'industria"

Sul tema dell'economia circolare, Confindustria, con il supporto delle Associazioni del sistema, ha elaborato un **Rapporto sull'economia circolare**, che segue quello del 2018. Il Rapporto, presentato nel marzo scorso a Bruxelles presso il Parlamento europeo, ha l'obiettivo di rappresentare un ulteriore contributo rilevante e innovativo, offrendo una visione completa e integrata sul tema dell'economia circolare non solo dal punto di vista strettamente ambientale, ma anche di politica industriale, interessando temi strategici, quali l'energia, i trasporti, la logistica, le infrastrutture e gli appalti pubblici.

LE PROPOSTE DI POLITICHE INDUSTRIALI

Nel Documento, vengono proposte alcune raccomandazioni chiave, che riflettono le istanze del mondo industriale e mirano a orientare il nuovo quadro regolatorio europeo sull'economia circolare.
Dieci sono le raccomandazioni, che si riportano di seguito:

1. favorire la piena armonizzazione della regolamentazione di matrice europea in materia di economia circolare, con il quadro esistente, evitando inutili duplicazioni;
2. semplificare le procedure autorizzative in materia di gestione dei rifiuti, assicurando obiettivi realistici e stabilità delle regole;
3. rimuovere le persistenti criticità che interessano ancora il *permitting* ambientale, in particolare per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) e l'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA);
4. razionalizzare istituti giuridici fondamentali per l'economia circolare, quali, ad esempio, i sottoprodotti e il cosiddetto *end of waste*;
5. sostenere le attività di ricerca e innovazione, per migliorare le tecnologie di valorizzazione dei rifiuti, sottoprodotti e materiali recuperati, semplificando gli adempimenti necessari per la sperimentazione;
6. sviluppare e coordinare misure e interventi di incentivazione e disincentivazione, atti a promuovere lo sviluppo dell'economia circolare e della bioeconomia, anche attraverso gli appalti pubblici verdi e strumenti economici, finanziari e fiscali dedicati;
7. definire nuovi modelli di acquisto definiti "circolari", che integrino la circolarità nelle procedure di appalto in direzione di una "contrattualistica sostenibile";
8. coordinare le politiche in materia di transizione energetica, con quelle per l'economia circolare;
9. allocare adeguate risorse per consentire all'industria di traguardare i numerosi obiettivi già previsti dalle norme unionali;
10. promuovere la sinergia tra approvvigionamento sicuro di materiali e *driver* di sostenibilità, al fine di garantire una sempre maggiore indipendenza del Paese e dell'Unione Europea.

RENTRI - Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti

Il 13 febbraio 2025 ha preso il via il Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti (RENTRI), che ha coinvolto in prima fascia i produttori iniziali di rifiuti con più di 50 dipendenti e i gestori di rifiuti.

I primi obblighi per le Aziende hanno riguardato l'iscrizione al portale RENTRI e l'utilizzo del Registro digitale. Alla medesima data sono cambiati anche i modelli di registro e formulario cartacei per i soggetti obbligati e non ancora iscritti (produttori di rifiuti iniziali tra 10 e 49 dipendenti) che devono essere vidimati presso le Camere di Commercio.

Unem, a partire dal mese di giugno 2024, ha organizzato una serie di incontri mensili per dare supporto alle Aziende prima sulla procedura di iscrizione e successivamente all'avvio sull'operatività dei siti, per monitorare e risolvere eventuali criticità.

Pacchetto Omnibus sulla semplificazione

Lo scorso 25 febbraio la Commissione europea ha adottato un **nuovo pacchetto di proposte per semplificare la normativa europea in materia di informativa sulla sostenibilità** (Direttiva CSRD[1]).

Le principali modifiche consentiranno di:

- esonerare circa l'80 per cento delle imprese dall'ambito di applicazione della direttiva, concentrando gli obblighi di informativa sulla sostenibilità sulle imprese di più grandi dimensioni che hanno forti probabilità di avere gli effetti maggiori sulle persone e sull'ambiente;
- posticipare di due anni (fino al 2028) gli obblighi di informativa per le imprese che attualmente rientrano nell'ambito di applicazione della CSRD e che sono tenute a comunicare le informazioni a partire dal biennio 2026-2027.

Trattandosi di una proposta legislativa, dovrà essere sottoposta alla "procedura legislativa ordinaria". Unem seguirà i lavori in coordinamento con Confindustria e le Associazioni europee di settore (FuelsEurope e Fetsa).

[1] CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive.

Formazione, Salute e Sicurezza

Formazione

Unem continua con la sua attività di formazione specifica di settore in ambito ambiente, salute, sicurezza e sostenibilità. Diverse le iniziative proposte nel 2024 e nel 2025

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

Nel mese di giugno 2024 si è tenuta la VI edizione del Modulo sui siti di interesse petrolifero, organizzato da Unem 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 in collaborazione con RemTech Expo. Si tratta di una formazione universitaria specialistica in cui la rete Progetto Riqualificazione Ambientale fornisce una docenza articolata in 6 giornate – con 20 Aziende e 41 relatori per complessive 31 ore di formazione – dedicata alle esperienze operative più aggiornate nel recupero dei siti contaminati da idrocarburi petroliferi, con attenzione particolare alla loro sostenibilità, all'ingegnerizzazione degli interventi di biorisanamento, agli aspetti procedurali relativi ai punti vendita carburanti.

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

Nel 2024 si è tenuta la seconda edizione del progetto, organizzato da Unem e ICARO, per l'aggiornamento annuale dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) 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 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. Gli argomenti approfonditi in questa edizione sono stati: la figura dell'RLS alla luce della recente sentenza del Cassazione Penale[2], le novità sulle tematiche ambientali di interesse e la comunicazione in materia di sicurezza e ambiente.

Formazione NIS2

La Direttiva NIS2[3] 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 il 25 marzo scorso un corso 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.

Progetto formazione trimestrale Seveso seconda edizione 2025-2026

Il Progetto, giunto alla terza edizione, è quello più partecipato in temini di utenti (oltre 300 partecipanti). Il programma prevede un percorso comune con alcune personalizzazioni sulla base dei rapporti di sicurezza degli stabilimenti e viene svolto in *e-learning*. Il corso è costituito da una prima parte comune di attività formative per le realtà associate, da integrare con addestramenti specifici, consentendo così una sistematizzazione della registrazione e raccolta di informazioni e degli indici utili in fase di Ispezione sui SGS-PIR (Sistema di Gestione per la Prevenzione degli Incidenti Rilevanti).

[1] CCNL - Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

[2] Sentenza n. 38914 del 25 settembre 2023 che ha ritenuto responsabile per condotta omissiva l'RLS di omicidio colposo per l'infortunio mortale di un lavoratore dipendente.

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

Formazione Seveso Programma 2025-2026

Tematiche Seveso – 2025	
Primo Trimestre	La Notifica di Stabilimento: intervento con taglio generico introduttivo utile per delineare le caratteristiche di questo documento
Secondo Trimestre	Analisi dei contenuti delle sezioni della Notifica di Stabilimento (personalizzazione su ogni Stabilimento)
Terzo Trimestre	Near Miss: intervento con taglio generico introduttivo per chiarire cosa sono (anche attraverso esempi), perché è importante segnalarli, come utilizzare le informazioni derivanti della loro analisi
Quarto Trimestre	Analisi di un Near Miss occorso in Stabilimento – *Lessons learned*
Tematiche Seveso – 2026	
Primo Trimestre	Fattore umano: dalle basi della teoria degli errori al funzionamento della nostra mente nel momento in cui sia necessario prendere delle decisioni
Secondo Trimestre	Istruttorie dei Rapporti di Sicurezza e/o Ispezioni sui SGS-PIR
Terzo Trimestre	L'invecchiamento delle apparecchiature ed i rischi che ne conseguono negli impianti di uno Stabilimento a Rischio di Incidente Rilevante, ai sensi del Decreto Legislativo 105/2015 – intervento generico, introduttivo a questa problematica
Quarto Trimestre	Ingresso in spazi confinati – definizioni, esempi di incidenti occorsi nel tempo in diverse realtà italiane, *Lessons Learned*

Formazione ESG

Nell'ambito delle attività del progetto Transizione ESG avviato da Unem nel 2023, con il supporto di Atlante Consulting, è stato valutato il grado di consapevolezza delle Associate sui temi ESG per aumentarla e favorire la conoscenza della filiera del *downstream* petrolifero e delle nuove energie per la mobilità.

Oltre il 50 per cento delle Aziende hanno confermato di aver attivato, o di avere presidio totale delle tematiche ESG e sulla base di questo risultato è stato elaborato un percorso formativo modulare di 10 lezioni che si è svolto dal 19 marzo al 4 giugno (2 ore a lezione in modalità *online*) per una prima panoramica dei principali elementi che fanno parte della transizione ESG.

Programma formativo ESG - *Environmental, Social and Governance*

LEZIONE 1 - 19/03
Cosa intendiamo per ESG
L'agenda istituzionale a livello nazionale e internazionale (Focus on: *Green New Deal*)
LEZIONE 2 - 26/03
CSRD, CSDDD, EFRAG e Bilancio di Sostenibilità – Chiave di lettura della performance ESG di domani
LEZIONE 3 - 9/04
Tassonomia Europea
LEZIONE 4 - 16/04
La materialità e gli *stakeholder*
LEZIONE 5 - 23/04
Strategia e posizionamento – come integrare la sostenibilità nel proprio modello di *business*

LEZIONE 5 - 23/04
L'importanza della comunicazione ESG verso gli *stakeholder*
LEZIONE 6 - 7/05
Social - Dipendenti
LEZIONE 7 - 14/05
Catena di Fornitura - Comunità Locale
LEZIONE 8 - 21/05
Ambiente
LEZIONE 9 - 28/05
Ambiente
LEZIONE 10 - 4/06
Governance

Salute e Sicurezza

Novità nei luoghi di lavoro: le direttive sui cancerogeni

Con la pubblicazione del Decreto Legislativo 4 settembre 2024, n. 135[1] è stata data attuazione in Italia alla quarta modifica della Direttiva relativa alla protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da un'esposizione ad agenti cancerogeni/mutageni durante il lavoro[2]. La Direttiva, oltre a ridurre il limite di esposizione per il benzene, introduce nel titolo dei cancerogeni, le sostanze tossiche per la riproduzione, distinte in sostanze con soglia e senza soglia. L'approccio alla gestione dei rischi (riduzione, sostituzione o ciclo chiuso) e alla sorveglianza sanitaria è simile, ma non identico, a quello dei cancerogeni.

Unem ha organizzato con le Associate momenti di discussione e confronto per agevolare la piena attuazione dei nuovi obblighi in tutti i siti operativi (raffinerie, depositi e punti vendita). In Italia siamo in attesa del recepimento della V modifica Direttiva (UE) 2024/869 (revisione dei valori limite di esposizione professionale per il piombo), mentre a livello europeo è già in fase di definizione una nuova proposta di modifica della Direttiva cancerogeni, la VI, che si svilupperà a partire dai pareri del Comitato consultivo salute e sicurezza[3]. Tra tali pareri, di interesse quello sul valore limite vincolante di esposizione professionale per gli idrocarburi policiclici aromatici, che Unem sta seguendo con Confindustria e con il Concawe.

Nuove norme di qualifica degli appaltatori: la patente a crediti

Con la pubblicazione del Decreto 18 settembre 2024, n. 132 "Regolamento relativo all'individuazione delle modalità di presentazione della domanda per il conseguimento della patente per le imprese e i lavoratori autonomi operanti nei cantieri temporanei o mobili" è stata data attuazione dal 1° ottobre 2024 al nuovo adempimento della "patente a crediti" degli appaltatori, ovvero un sistema di qualificazione delle imprese e dei lavoratori autonomi per operare nei cantieri temporanei o mobili[4].

Unem ha operato in stretto raccordo con le Associate e Confindustria per l'applicazione delle nuove norme agli appalti del settore, dando tempestiva divulgazione delle circolari dell'INAIL[5] di interpretazione della norma e supportandole nella fase di domanda per il rilascio della patente sulla piattaforma digitale.

Attraverso il censimento promosso sulle imprese in appalto in possesso dell'attestazione SOA (Certificazione di Qualificazione per le Imprese) per la specifica attività appaltata, è stato possibile indirizzare la fase preparatoria in attesa del decreto, pubblicato una settimana prima del termine.

Sicurezza prodotti

La revisione 2024 del Regolamento CLP 1272/2008[6] su classificazione, etichettatura e imballaggio delle sostanze e delle miscele è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 20 novembre scorso e le novità principali entreranno a regime dopo 18 mesi. Le modifiche sono volte ad una maggiore tutela degli utilizzatori e dei consumatori di sostanze e miscele pericolose, anche nelle vendite attraverso le piattaforme digitali o attraverso ricarica senza imballaggio.

Vista la complessità dell'argomento, Unem ha organizzato lo scorso 28 novembre un *workshop* per le Associate, nel corso del quale

[1] Gazzetta Ufficiale n. 226 del 26 settembre 2024.

[2] Direttiva (UE) 2017/2398 recepita con il Decreto Legislativo 1° giugno 2020 n. 144; Direttiva (UE) 2019/130 recepita con il Decreto Ministeriale 11 febbraio 2021; Direttiva (UE) 2019/983 recepita con il Decreto Ministeriale 11 febbraio 2021; Direttiva (UE) 2022/431 recepita con il Decreto Legislativo 4 settembre 2024 n. 135.

[3] Comitato consultivo per la sicurezza e la salute sul luogo di lavoro (ACSH - Advisory Committee on Health and Safety at Work).

[4] Misura introdotta con il Decreto Legge n. 19/2024 che ha sostituito l'art. 27 del Decreto Legislativo n. 81/08.

[5] INAIL – Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro.

[6] Regolamento 2024/2865 di revisione del Regolamento 1272/2008 su Classificazione, etichettatura e imballaggio delle sostanze e delle miscele (CLP - Classification, Labelling and Packaging).

FOCUS

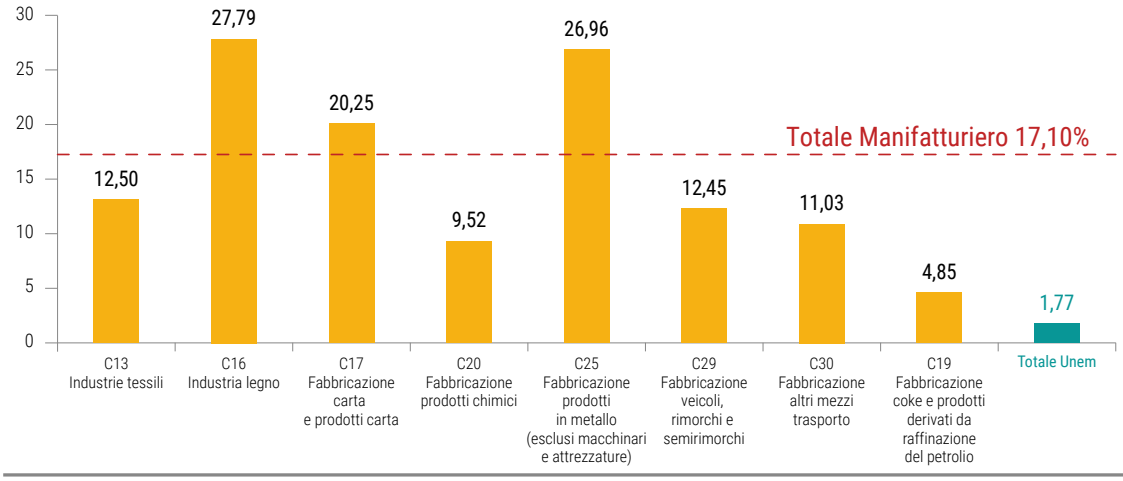
Le performance sicurezza

Ogni anno Unem raccoglie i dati aziendali per l'elaborazione dei risultati relativi agli infortuni sul lavoro, essenziali 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 2023 un aumento degli infortuni, che, dopo anni di decrescita, sono purtroppo tornati ai livelli del 2018. 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 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 2019-2023 degli infortuni denunciati INAIL(*)



(*) Calcolati su numero di lavoratori anno 2023.

Fonte: Unem su dati INAIL

il Ministero della Salute e l'Istituto Superiore di Sanità hanno illustrato le principali novità introdotte e i punti di maggiore interesse per il settore tra cui:

- la valutazione delle sostanze "multicostituente non intenzionali (MOCs[1])", anche con riferimento alle nuove classificazioni introdotte (interferenti endocrini per la salute e per l'ambiente; nuove classificazioni ambientali legate alla persistenza e alla mobilità);
- le modifiche alle etichette (impatto sui lubrificanti);
- l'etichettatura delle stazioni di servizio, come stazioni di ricarica per la vendita di prodotti sfusi.

Per facilitare l'attuazione del Regolamento, Unem ha attivato un monitoraggio periodico con le Associate che partecipano ai gruppi tecnici in Concawe.

[1] MOCs - Substances with More than One Constituent.

UNEM
unione energie per la mobilità

UNEM.IT