

# «Il Piano energia-clima e il downstream petrolifero»

**Claudio Spinaci**  
*Presidente*  
*Unione Petrolifera*



*"Le politiche industriali richieste dal Piano energia-clima"*  
*Roma, 20 febbraio 2019*

# L'evoluzione della mobilità per il raggiungimento degli obiettivi ambientali



Gli obiettivi ambientali vanno sicuramente perseguiti, garantendo al contempo la tenuta sociale e industriale del Paese



# Approccio generale PNIEC condivisibile

---

**ma nella valutazione occorre considerare che:**

- I target indicati sono vincolanti e difficilmente modificabili
  - Indirizzeranno lo sviluppo industriale del Paese e, sin da oggi, gli investimenti
- Il 2030 va considerato uno *step* intermedio e non il traguardo finale che gli stessi accordi di Parigi fissano al 2050
- L'Italia si confronta in un contesto europeo e internazionale fortemente competitivo
- Obiettivi troppo ambiziosi potrebbero incidere negativamente sulla competitività dell'industria nazionale

# Gli obiettivi principali del PNIEC

	Obiettivi 2020		Obiettivi 2030	
	UE	Italia	UE	Italia (PNIEC)
<b>Energie Rinnovabili (FER)</b>				
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia	20%	17%	32%	30%
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia nei trasporti	10%	10%	14%	21,6%
<b>Efficienza Energetica</b>				
Riduzione dei consumi di energia primaria rispetto allo scenario PRIMES 2007	-20%	-24%	-32,5% <i>(indicativo)</i>	-43% <i>(indicativo)</i>
<b>Emissioni Gas Serra</b>				
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti gli impianti vincolati dalla normativa ETS	-21%		-43%	-56% <i>(indicativo)</i>
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti i settori non ETS	-10%	-13%	-30%	-33%
Riduzione complessiva dei gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990	-20%		-40%	

# Gli obiettivi del PNIEC per i trasporti e RED II

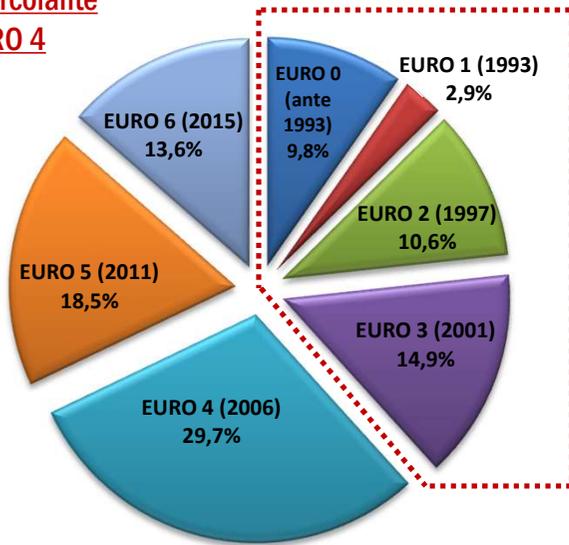
	PNIEC		RED II	
	Mtep reali al 2030	%	Mtep reali al 2030	%
<b>Elettricità stradale</b>	<b>0,42</b>	<b>6 min.</b>	<b>0,5</b>	<b>1,8</b>
<b>Elettricità ferroviaria</b>	<b>0,37</b>	<b>2 min.</b>		
<b>Biocarburanti avanzati</b>	<b>1,12</b>	<b>8 min.</b>	<b>0,49</b>	<b>3,5</b>
<b>Double counting</b>	<b>0,56</b>	<b>4 max.</b>	<b>0,24</b>	<b>1,7</b>
<b>Single counting</b>	<b>0,17</b>	<b>0,6</b> (Complem. al 21,6%)	<b>1,68</b>	<b>7,0</b>
<b>Idrogeno</b>	<b>0,28</b>	<b>1 min.</b>	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>6,05 (*)</b>	<b>21,6</b>	<b>3,92 (*)</b>	<b>14</b>

(\*) Energia conteggiata con i moltiplicatori

# Il target al 2030 sulla CO<sub>2</sub> raggiungibile con ricambio parco auto

Parco circolante 2017 (34,6 milioni di auto)

**38% parco circolante ante EURO 4**

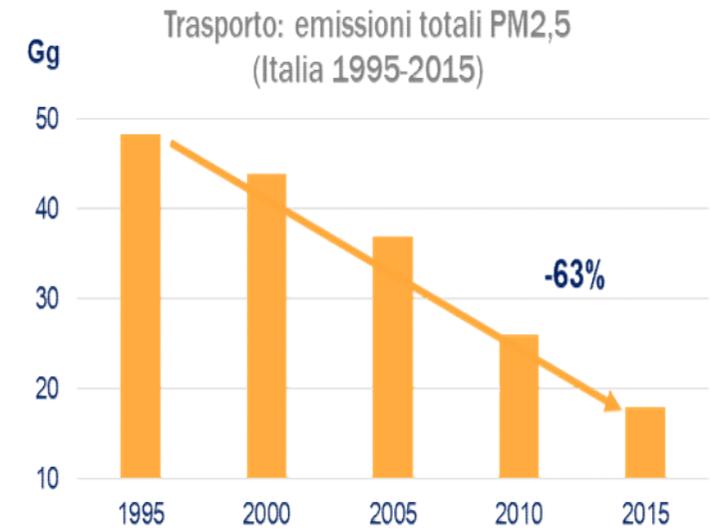
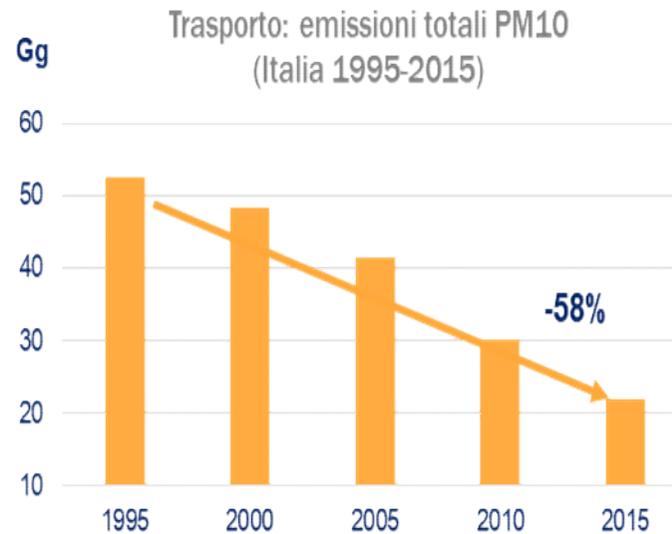
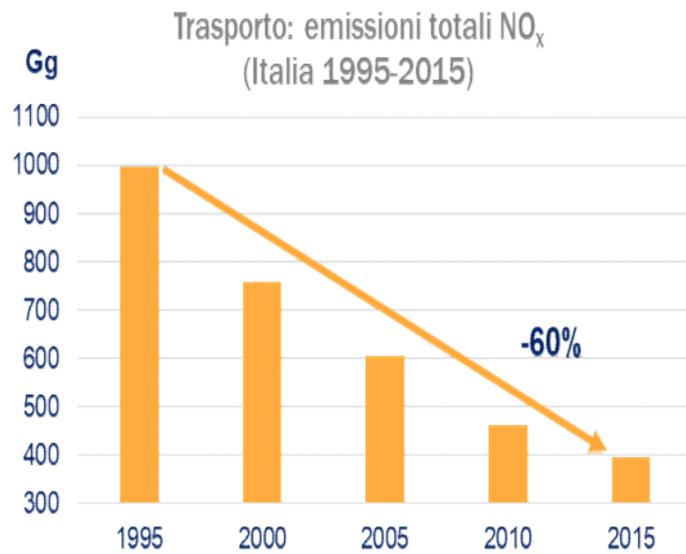


Riduzione emissioni medie CO<sub>2</sub> parco circolante (2005-2030)

	Anno 2005: 31,6 milioni di vetture		Anno 2015: 33,7 milioni di vetture		Anno 2030: 33,7 milioni di vetture		Anno 2030: 33,7 milioni di vetture (new)	
	% ripartizione parco	stima emissioni CO <sub>2</sub>	% ripartizione parco	stima emissioni CO <sub>2</sub>	% ripartizione parco	stima emissioni CO <sub>2</sub>	% ripartizione parco	stima emissioni CO <sub>2</sub>
Euro 0	23%		11%		--			
Euro 1	23%		4%		--			
Euro 2	26%		13%	170 g/km	--			
Euro 3	34%		17%		--			
Euro 4	--		32%					
Euro 5			20%		11%	140 g/km	11%	140 g/km
Euro 6			3%	140 g/km	30%	120 g/km	30%	120 g/km
Post Euro 6			--		59%	94,2 g/km	29%	94,2 g/km
Post 2025 Euro 6							30%	80,5 g/km
		170 g/km		159,2 g/km		106,9 g/km emissioni medie -37% var. rispetto a 2005		102,8 g/km emissioni medie -40% var. rispetto a 2005

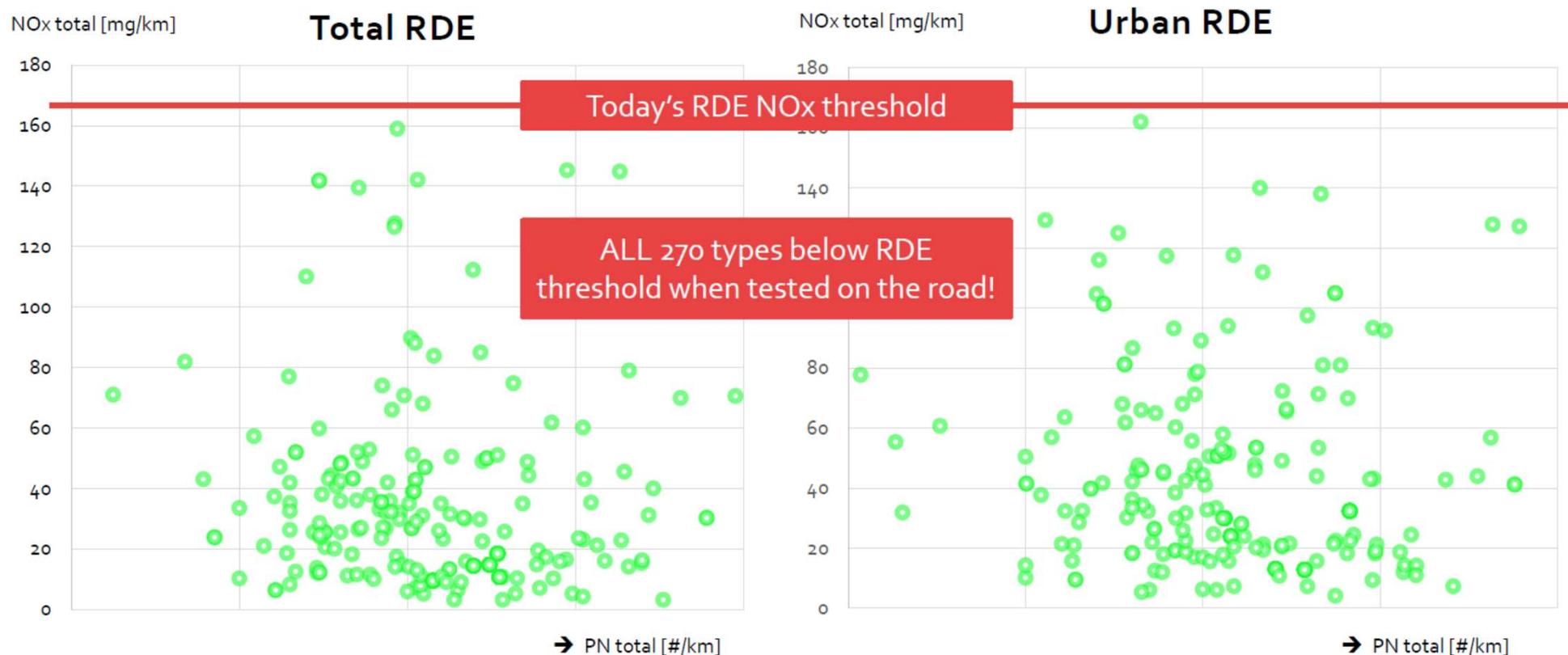
Elaborazione UP su dati Anfia

# Sulle emissioni inquinanti non siamo all'anno zero



Fonte: Ispra (2017), «Annuario dei dati ambientali»

# I primi test RDE confermano il rispetto dei limiti sugli NO<sub>x</sub>



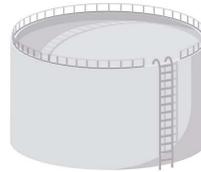
Fonte: Acea (novembre 2018), "Modern diesel technology. Latest type-approval results for the growing fleet of RDE-compliant cars"

# Gli impegni del downstream petrolifero per il 2030



raffinazione

Rendere disponibili  
i biofuels



logistica

Rendere disponibile GNL, bunker  
per le navi e fuel  
per aerei



distribuzione

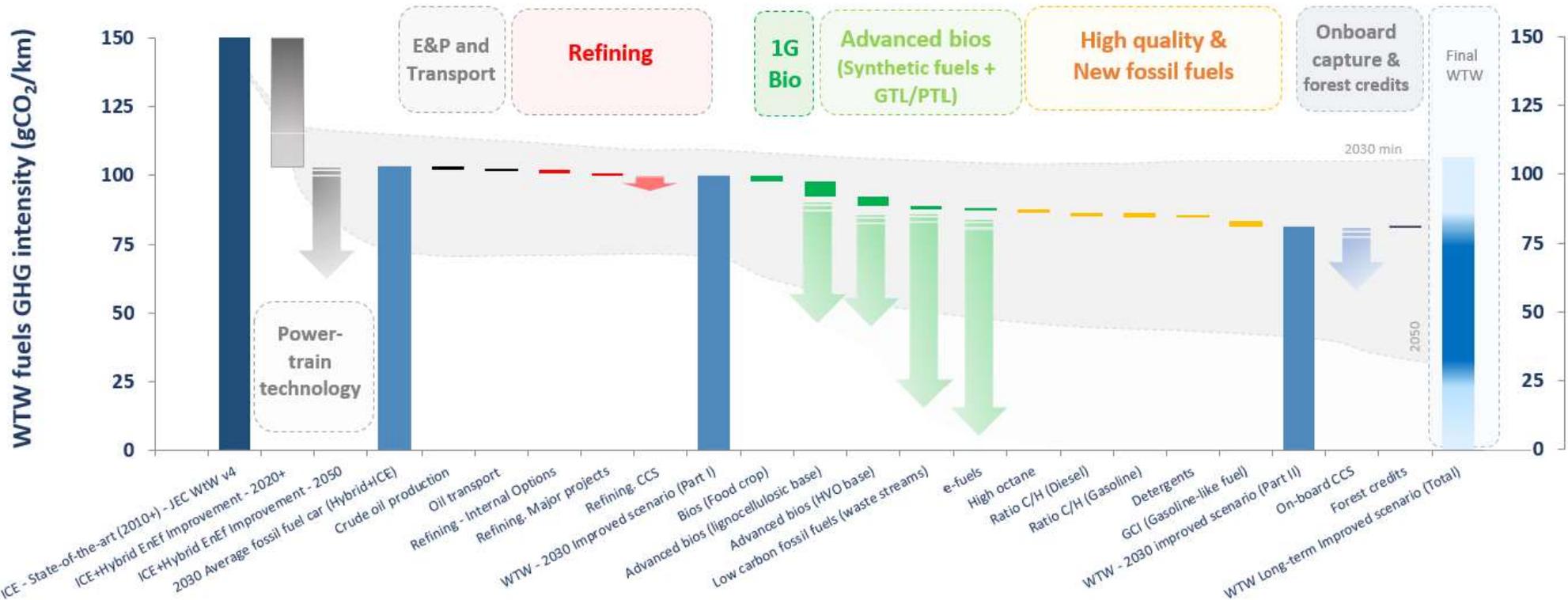
Accogliere tutta la gamma di  
carburanti e energie alternative  
(biometano, gnl, elettrico)

Continuare ad investire in R&S per il post-2030

# In ottica 2050 esistono tecnologie disponibili e in fase di sviluppo...

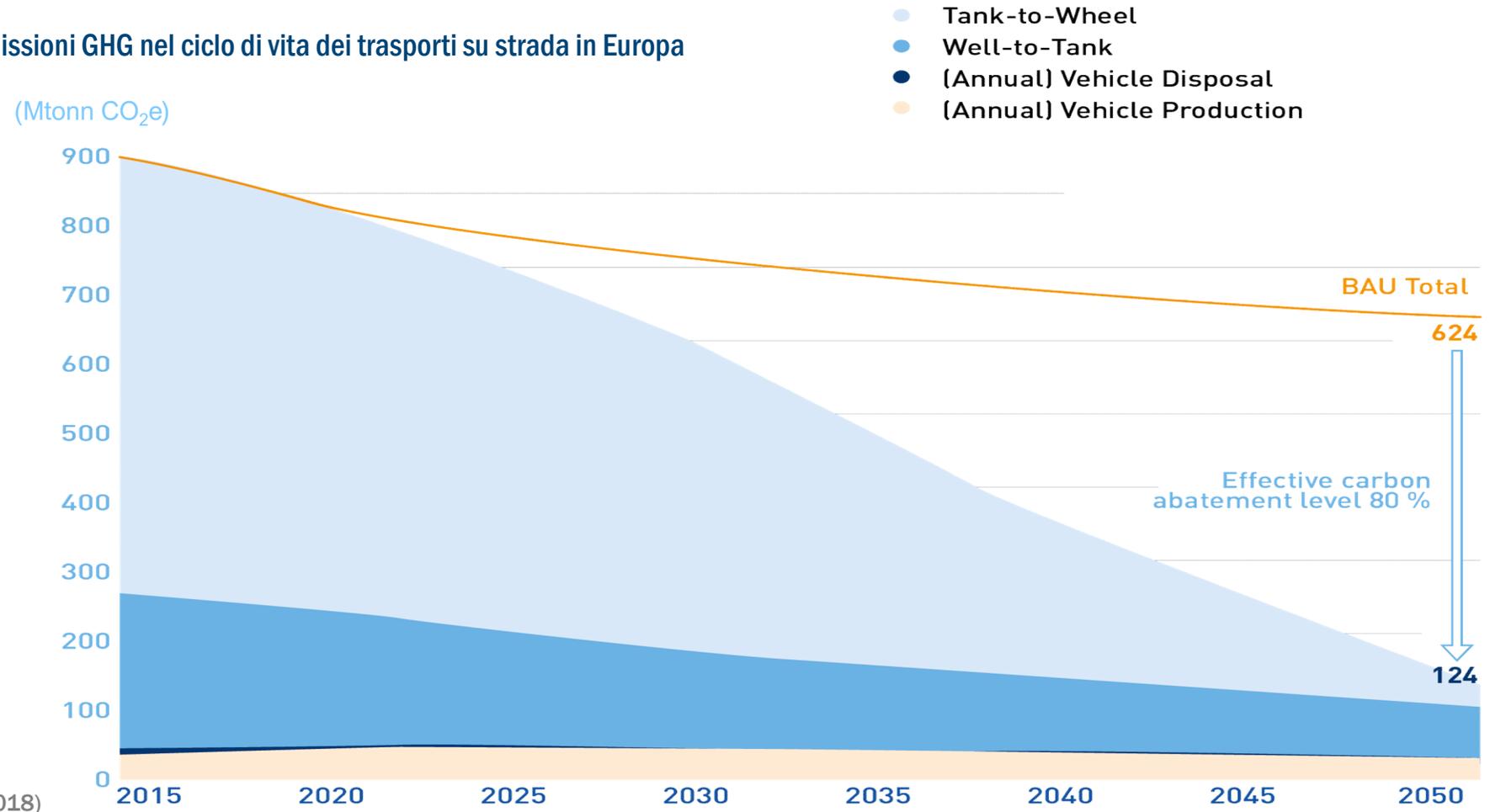
Migliore efficienza in raffineria	Biodiesel Bioetanolo HVO	Qualità dei prodotti	Biocarburanti avanzati	CCU CCS	Idrogeno rinnovabile	Power-to-Liquids E-fuels
-----------------------------------	--------------------------------	----------------------	------------------------	------------	----------------------	-----------------------------

- Già disponibili
- In fase di attuazione
- In fase di sviluppo



# ...che consentiranno un taglio dell'80-90% delle emissioni di CO<sub>2</sub>

Emissioni GHG nel ciclo di vita dei trasporti su strada in Europa



Fonte: Concawe (2018)

# Conclusioni

- Nel perseguire gli obiettivi ambientali è importante preservare la competitività del sistema industriale italiano per garantire occupazione e crescita, nonché valutare la sostenibilità sociale delle misure adottate
  - Target PNIEC allineati alla media europea
- Il 2030 non deve essere considerato obiettivo finale, ma uno *step* intermedio verso la piena de-carbonizzazione al 2050
- Il downstream petrolifero ha già avviato gli investimenti necessari lungo tutta la filiera e si sta preparando per il post-2030
- Gli incentivi andrebbero concessi per stimolare R&S nelle diverse tecnologie, sulla base del loro reale contributo su tutto il ciclo di vita (LCA - life cycle analysis)
- Non anticipare tecnologie poco mature, ma assicurare la fuel mix più competitiva per raggiungere gli obiettivi ambientali



Piazzale Luigi Sturzo 31 - 00144 - Roma

06.5423651

[unione petrolifera.it](http://unione petrolifera.it)

