

Manifesto dell'industria petrolifera



FuelsEurope, the voice of the European petroleum refining industry

FuelsEurope represents with the EU institutions the interest of 40 companies operating refineries in the EU. Members account for almost 100% of EU petroleum refining capacity and more than 75% of EU motor fuel retail sales.

FuelsEurope aims to inform and provide expert advice to the EU institutions and other stakeholders about European Petroleum Refining and Distribution and its products in order to:

- Contribute in a constructive way to the development of technically feasible and cost effective EU policies and legislation.
- Promote an understanding amongst the EU institutions and citizens of the contribution of European Petroleum Refining and Distribution and its value chain to European economic, technological and social progress.

Unione Petrolifera

L'Unione Petrolifera è un'Associazione costituita nel 1948 che riunisce e rappresenta le principali Aziende che operano in Italia nell'ambito della lavorazione, della logistica e della distribuzione dei prodotti petroliferi e dei biocarburanti necessari a garantire la mobilità di merci e persone. Collabora con le Istituzioni, sia a livello nazionale che locale, fornendo un supporto tecnico specifico su temi ambientali, di sicurezza e tutela della legalità, partecipando attivamente al dibattito pubblico.

Rappresenta un comparto produttivo in continua evoluzione e miglioramento, attento alla tutela dell'ambiente, alla sicurezza e alla formazione di personale altamente qualificato, promuovendo la ricerca e l'innovazione nel settore.

I Membri del futuro Parlamento Europeo, Consiglio dell'Unione Europea e della Commissione, nei prossimi 5 anni, avranno l'opportunità di definire le politiche per una Società europea più sostenibile, giusta e competitiva, continuando a svolgere un ruolo di leader mondiale verso il raggiungimento degli obiettivi per la lotta al cambiamento climatico indicati dalla COP 21 di Parigi.

Per assicurarsi che le politiche siano sostenibili nel lungo periodo dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, è essenziale che esse abbiano solide basi tecniche e scientifiche.

L'industria della raffinazione europea è determinata a contribuire al raggiungimento di questi obiettivi.

Trasformare la leadership europea nelle politiche climatiche in un'opportunità industriale



L'industria della raffinazione continuerà a ridurre le emissioni di CO₂ derivanti dai suoi processi industriali e dai suoi prodotti. L'industria è impegnata quotidianamente a fornire ai cittadini e alle imprese i carburanti e gli altri prodotti necessari alle loro esigenze, riducendo al contempo il proprio carbon footprint. Inoltre, l'industria può avvalersi di un elevato *know how* tecnologico e della flessibilità delle infrastrutture per aumentare l'impiego di feedstock di origine non-petrolifera, massimizzando l'impiego di materiali come i rifiuti, le fonti rinnovabili e la CO₂ catturata, promuovendo l'ulteriore sviluppo e diffusione delle tecnologie low-carbon.

Il contributo dell'industria della raffinazione europea può essere rafforzato da una strategia e da una politica europea che favorisca la transizione energetica e, al contempo, permetta alle raffinerie di continuare ad essere competitive con livelli occupazionali di altissima qualità, pur dovendo affrontare una domanda interna in diminuzione e una concorrenza internazionale sempre più aggressiva.

Le seguenti questioni dovranno essere attentamente valutate durante il prossimo mandato europeo.

Un approccio tecnologicamente inclusivo per permettere a tutte le tecnologie low carbon di contribuire

Come illustrato dalla strategia di lungo termine della Commissione “A Clean Planet for All”, una progressiva decarbonizzazione dell’economia UE, sostenibile economicamente ed efficace, deve basarsi su una molteplicità di soluzioni tecnologiche e su una valutazione attenta e realistica dei loro costi del loro impatto ambientale, considerando tutto il ciclo di vita della tecnologia, e l’impatto sulla qualità della vita dei cittadini europei.

La riduzione delle emissioni di carbonio derivanti dai trasporti porterà i cittadini e le aziende ad affidarsi sia agli elettroni low-carbon (elettricità da rinnovabili), che alle molecole low-carbon (combustibili liquidi decarbonizzati), nel modo più vantaggioso da un punto di vista economico. Mentre il vettore elettrico potrà offrire una possibile alternativa per le automobili e i veicoli commerciali leggeri, la combinazione fra veicoli a basse emissioni e combustibili liquidi a bassa intensità di carbonio, sarà ancora assolutamente necessaria per il trasporto stradale di lungo raggio, l’aviazione e il trasporto marittimo.

Il futuro quadro regolatorio dovrà essere chiaro, stabile e dare un segnale economico forte, che sia capace di stimolare gli investimenti in tecnologie e prodotti a basso contenuto di carbonio. La regolamentazione sul trasporto stradale dovrà favorire la creazione di un mercato per i combustibili a basso contenuto di carbonio, superando l’attuale normativa che impone target sui gas climalteranti per i veicoli e per i combustibili del tutto scollegati tra di loro.

Considerare il contributo dei combustibili low carbon negli standard emissivi di CO₂ per auto e camion, attraverso l'adozione di un approccio olistico e comprensivo come quello Well-to-Wheel ed eventualmente Life Cycle.

Peraltro, nel nostro Paese lo sviluppo di combustibili low-carbon liquidi, prodotti grazie ad una evoluzione delle raffinerie esistenti, consentirà di utilizzare al meglio le infrastrutture logistiche e distributive, nonché le tecnologie dei motori a combustione interna, sulle quali la filiera nazionale automotive rappresenta un'eccellenza a livello globale, a beneficio della competitività nazionale e dell'occupazione.



Un Sistema finanziario sostenibile per tutti i settori impegnati nella transizione

Per attrarre investimenti nei progetti industriali europei bisogna adottare un approccio inclusivo che si basi sui principi della neutralità tecnologica, dell'efficacia economica e della libera competizione. Settori industriali che puntano a contribuire alla transizione non devono essere esclusi dagli schemi di investimento. La regolamentazione deve essere abbastanza flessibile da adattarsi ai bisogni del mercato e considerare la reale possibilità di una tecnologia di raggiungere la scala industriale. Gli esperti del settore dovrebbero essere consultati regolarmente.



Il pacchetto per la finanza sostenibile deve essere inclusivo e non discriminatorio: investimenti per tecnologie low carbon nelle raffinerie e nei loro prodotti sono essenziali per una transizione energetica sostenibile.



Garantire ai cittadini europei una migliore qualità dell'aria

Il legislatore europeo ha la responsabilità di formulare regolamenti e politiche che assicurino un elevato livello di qualità della vita per i cittadini europei. Le Direttive sulla qualità dell'aria sono state un utile strumento per proteggere la salute dei cittadini e l'ambiente dagli effetti dell'inquinamento atmosferico. Per essere più efficaci ed efficienti, le Direttive dovranno essere migliorate; la revisione della Direttiva per la Qualità dell'Aria offre l'opportunità di introdurre questi miglioramenti fra cui:

- Definire i limiti emissivi secondo una valutazione globale dei rischi, come raccomandato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità¹, per bilanciare i rischi per la salute con la fattibilità tecnologica, economica e sociale.
- Valutare attentamente la localizzazione delle centraline per la misurazione della qualità dell'aria e assicurare che i dati² del monitoraggio rappresentino accuratamente l'effettiva esposizione della popolazione.

1: Vedi Introduzione studio OMS sulla qualità dell'aria

2: es. alcune postazioni per il monitoraggio del traffico sono adatte alla misurazione oraria ma non dovrebbero usate per estrapolare medie annuali se non considerando un fattore di aggiustamento

La valutazione della Direttiva sulla qualità dell'aria deve portare a nuovi valori limite che risultino da un approccio omnicomprensivo della gestione del rischio come raccomandato dall'OMS.

- Considerare i risultati preliminari della valutazione della Direttiva che mostrano come le fonti dell'inquinamento siano numerose e come ciò causi dei problemi nell'identificazione e implementazione di misure coerenti.
- Considerare un processo di valutazione che attribuisca a ogni fonte l'effettivo contributo all'inquinamento urbano così da determinare le misure economicamente più efficaci per ridurre il fenomeno, da recepire nelle normative da parte delle Autorità competenti.

Proteggere I cittadini europei dalle sostanze chimiche nocive

L'industria della raffinazione è impegnata per il raggiungimento degli obiettivi della Direttiva REACH e concorda come una documentazione ampia ed aggiornata sia il necessario fondamento per ogni futura azione nella fase di valutazione e in quelle successive.

Ci potranno essere problemi legati all'implementazione, ma questi non devono essere necessariamente affrontati con ulteriore regolazione. Mantenere un approccio collaborativo per valorizzare il ruolo e la conoscenza dei lead e dei coregistrants è il modo più pragmatico di procedere.

Siamo disponibili a continuare a collaborare con le Istituzioni per rispettare le prescrizioni della regolazione e proteggere la salute umana e l'ambiente.

Mantenere la competitività dell'attuale assetto industriale per favorirne la transizione sostenibile

Data l'assenza di politiche climatiche globali di pari ambizione al sistema europeo degli ETS – Emission Trading System, il comparto della raffinazione, come altre industrie energivore, è decisamente esposto al fenomeno del *carbon leakage*. Il nostro settore dovrebbe essere quindi compensato per i costi emissivi indiretti per il periodo EU ETS 2021-2030.

La raffinazione europea ha una forte intensità d'uso di energia elettrica (32.000 Gigawatt/ora nel 2015), impiego che è destinato ad aumentare ancora. Nel caso il nostro settore non venga ritenuto meritevole di compensazione, la prospettiva potrebbe es-



La revisione delle linee guida sugli aiuti di Stato in ambito ETS potrebbe essere l'opportunità per riconoscere il settore della raffinazione come idoneo all'ottenimento della compensazione per i costi indiretti delle emissioni di CO₂ in modo omogeneo in tutta Europa.

sere quella di scoraggiare le raffinerie dall'investire in nuove tecnologie che si basano sull'elettricità low-carbon.

Inoltre, finora la compensazione per i costi indiretti delle emissioni di CO₂ a livello europeo è avvenuta in modo disomogeneo, essendo stata adottata solo in alcuni Paesi. In Italia ciò non è avvenuto, penalizzando il nostro settore in termini competitivi anche in ambito comunitario.

Contrastare il dilagare dei fenomeni di illegalità

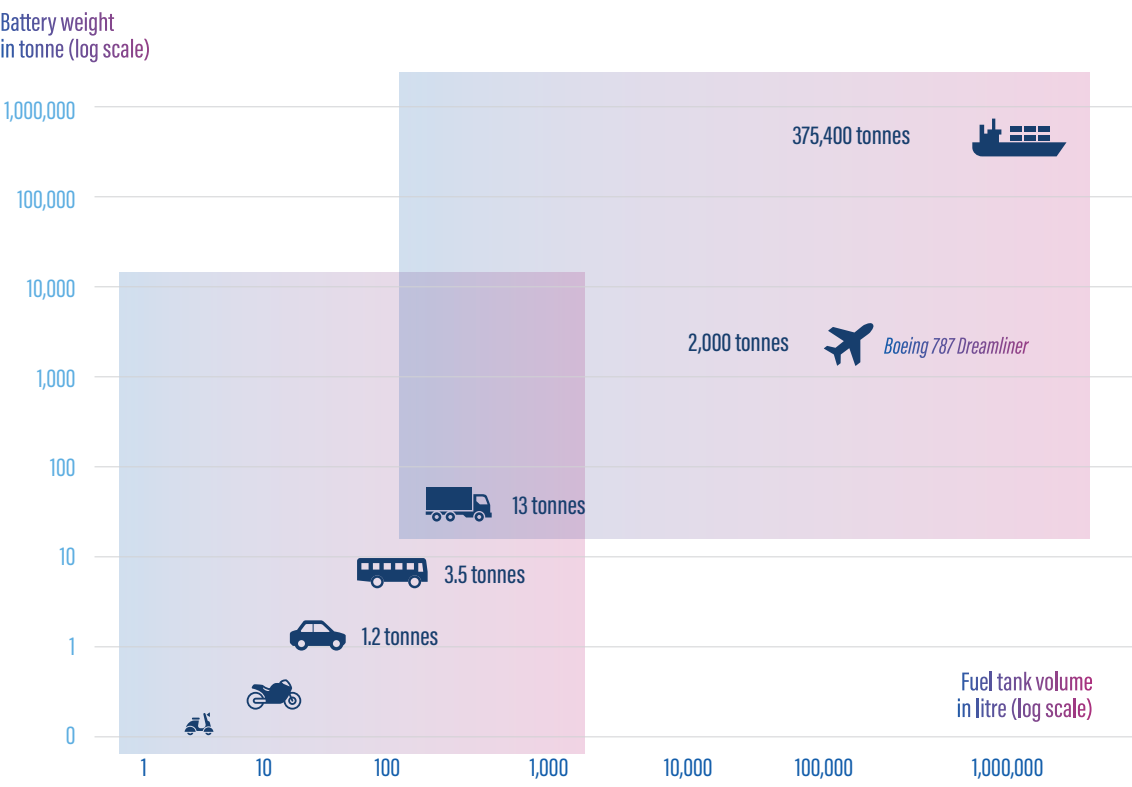
Affinché il settore possa contribuire al meglio all'evoluzione su descritta, è importante che si mantenga sano e integro. Nel nostro Paese il dilagare dei fenomeni di illegalità, con la presenza di enormi quantitativi di carburanti sui quali si evadono le imposte (IVA e/o accisa), mina tale integrità rischiando di estromettere dal mercato proprio gli operatori più virtuosi, non in grado di competere se non con la propria efficienza. Si tratta di un fenomeno degenerativo che va contrastato e sconfitto, che determina non solo un grave danno per l'Erario (con un minor gettito stimato in diversi miliardi all'anno), ma anche, in molti casi, un significativo danno per l'ambiente e per i motori delle auto, causato dall'uso improprio dei prodotti petroliferi o dall'uso di prodotti fuori specifica.

Solo un settore sano
e integro potrà realizzare
gli investimenti richiesti
per un'evoluzione verso
una mobilità low-carbon.

L'introduzione a livello UE di alcune norme di contrasto alle frodi (es. tracciatura della circolazione dei lubrificanti con sistemi EMCS) sono osteggiate da altri Paesi che non rilevano la criticità. Occorre invece sensibilizzare gli altri Stati Membri sui rischi dell'illegalità.

Il fenomeno dell'illegalità frena anche la riqualificazione della rete distributiva, necessaria per rispondere ad una domanda in evoluzione, con l'introduzione di carburanti alternativi e altre fonti di energia per la mobilità. Ciò richiede infatti una rete qualificata ed efficiente su cui realizzare i necessari investimenti per offrire i suddetti prodotti.

No silver bullet: Limited electrification beyond the bus and light trucks segment



This figure shows the battery weight that would be required if electrical powertrains were adopted for different transport modes.

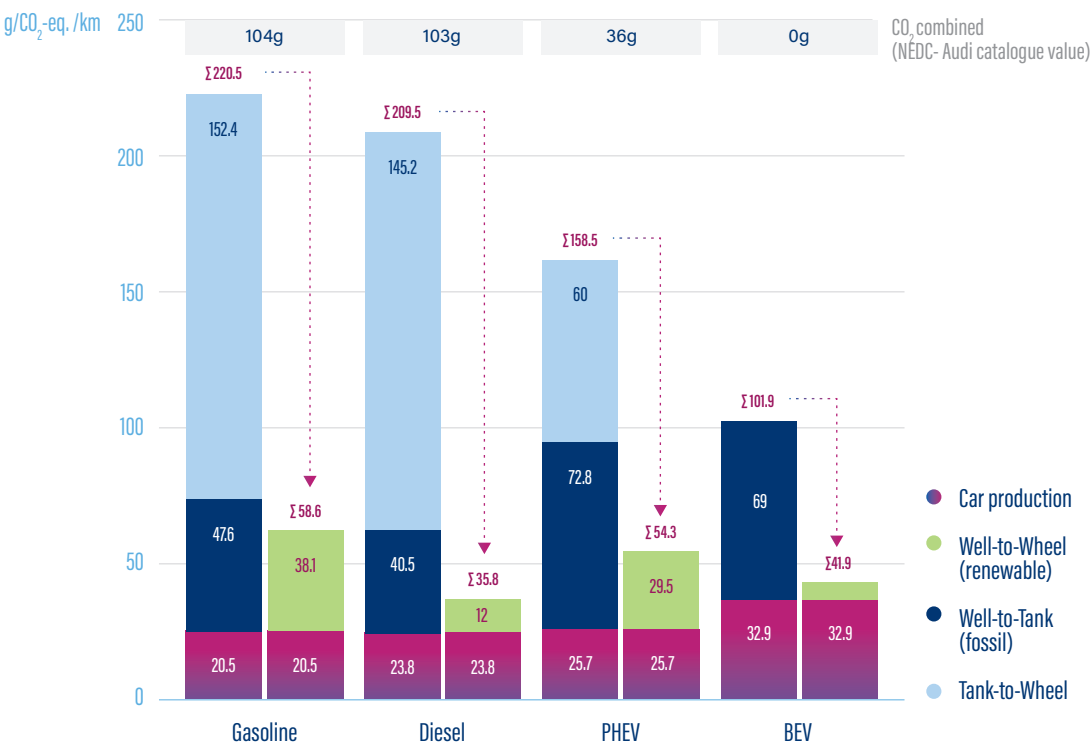
Source: Los Angeles Times 2016

Evolution is
not just a theory...

... Thinking beyond
tomorrow

Low-carbon liquid fuels
produced from renewables

Emission di CO₂ per motorizzazioni e combustibili



- Percorrenza 210.000 km, aumentato del 35-40% nell'uso reale rispetto ad omologazione NEDC.
- GHG derivanti da combustibile/elettricità in base al consumo/prelievo medio su 15 anni
- Pacco batterie non sostituito durante la vita del veicolo
- Veicoli prodotti in Europa
- Consumo di combustibile/elettricità invariato durante la vita del veicolo

There are no zero emission vehicles. On a life cycle approach, all vehicles emit CO₂. EVs are considered by regulation to be 0 emission vehicles, but the manufacturing of the vehicle and the battery, as well as the production of electricity have a CO₂ footprint.

By replacing all energy sources, whatever the drivetrain, by renewables, all technologies achieve very similar emission levels.

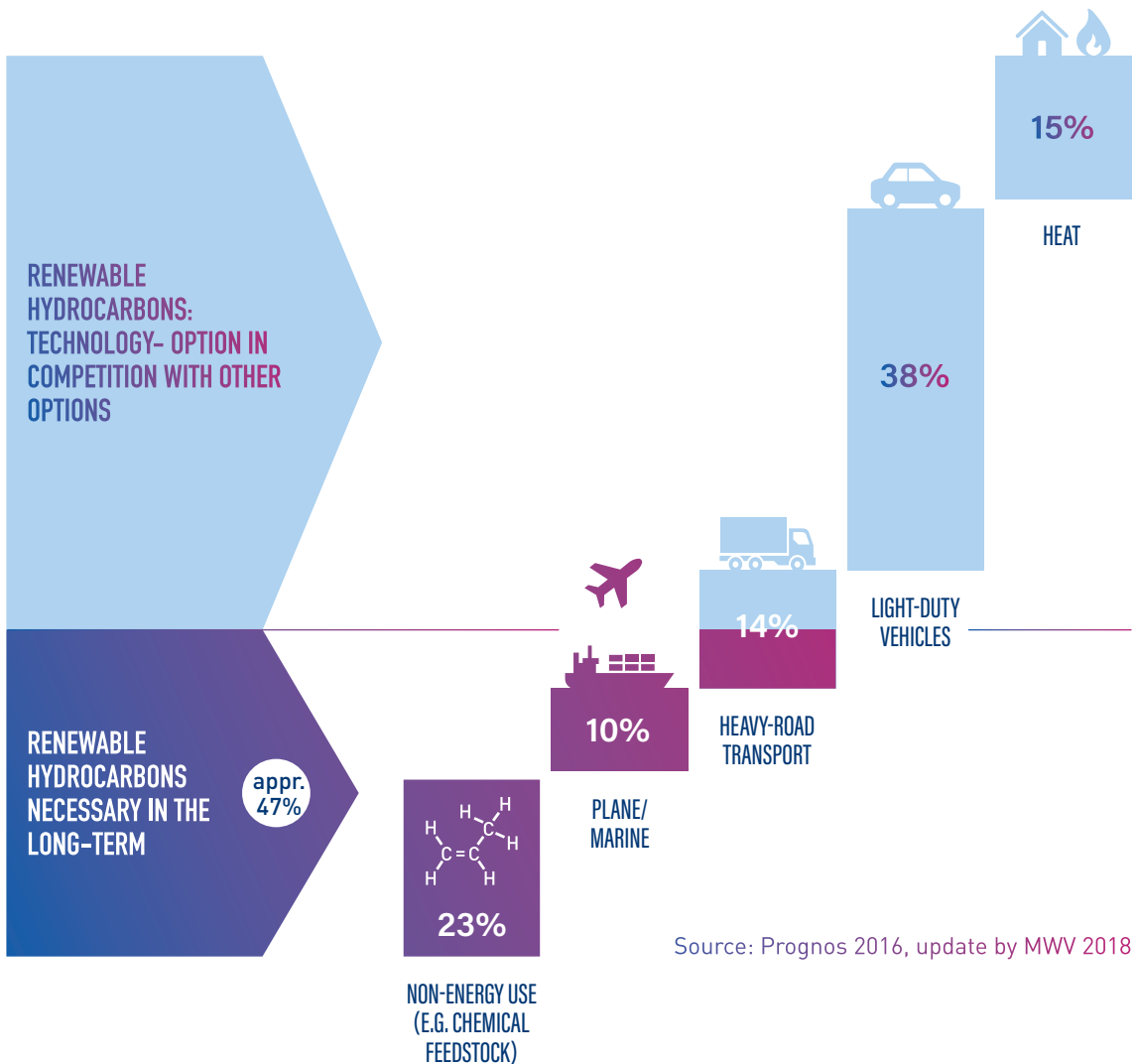
Source: Ricardo Impact Analysis of Mass EV Adoption and Low Carbon Intensity Fuels Scenarios, August 2018

Evolution is
not just a theory...

... Thinking beyond
tomorrow

Low-carbon liquid fuels
produced from municipal waste

Low-carbon liquid fuels and products



In light blue sectors for which the use of petroleum based liquid fuels can be replaced by electrification or by renewable hydrocarbons.

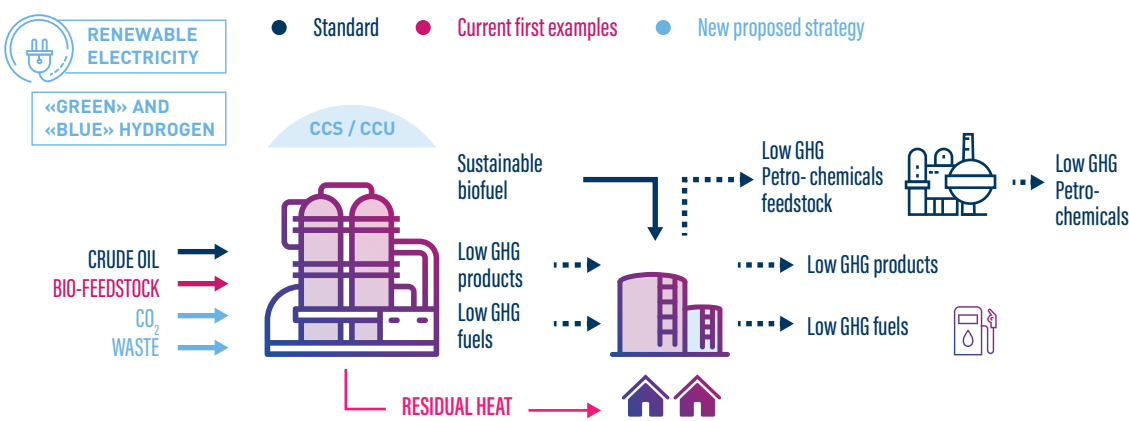
In dark blue, sectors for which petroleum based liquid fuels will be difficult to replace by electrification and will need low-carbon liquid fuels or feedstock.

Evolution is
not just a theory...

... Thinking beyond
tomorrow

Low-carbon liquid fuels
produced from algae

The refinery of the future as an energy hub... ...within an industrial cluster



The refinery of the future will be a very efficient manufacturing centre, potentially integrated in a cluster of industries processing and exchanging a variety of feedstocks and semi-finished products. Within these clusters, CCS is foreseen to play a major role to capture and store remaining CO₂ emissions effectively.

The opportunities involve several industries. Further investment in R&D and the deployment of effective inter-sectoral collaborative models will be crucial to release the full potential of these opportunities during the transition to a low-emission EU economy.

Source: Concawe, Low Carbon Pathways, 2018

Evolution is
not just a theory...

... Thinking beyond
tomorrow

Low-carbon liquid fuels
produced from plastic waste

FuelsEurope

165 Boulevard du Souverain
1160 Brussels - Belgium
www.fuelseurope.eu



@FuelsEurope



FuelsEurope



FuelsEurope

Unione Petrolifera

Piazzale Luigi Sturzo, 31
00144 Roma - Italia
+39 06 5423651
www.unione petrolifera.it



@UPetrolifera



Unione Petrolifera

Photo credits: iStock

Praetorianphoto: cover & back cover

Choreograph: p6

Zffoto: p8

Rasa Pakalkiene: p10

Lechatnoir: p12

CIPhotos: p14

Daniel Toner: p18

Susan Vineyard: p19

Polina-Petrenko: p21

liangzhenghong: p23

crstrbrt: p25