



Il biometano e i biocarburanti: una prospettiva **3 marzo 2021**

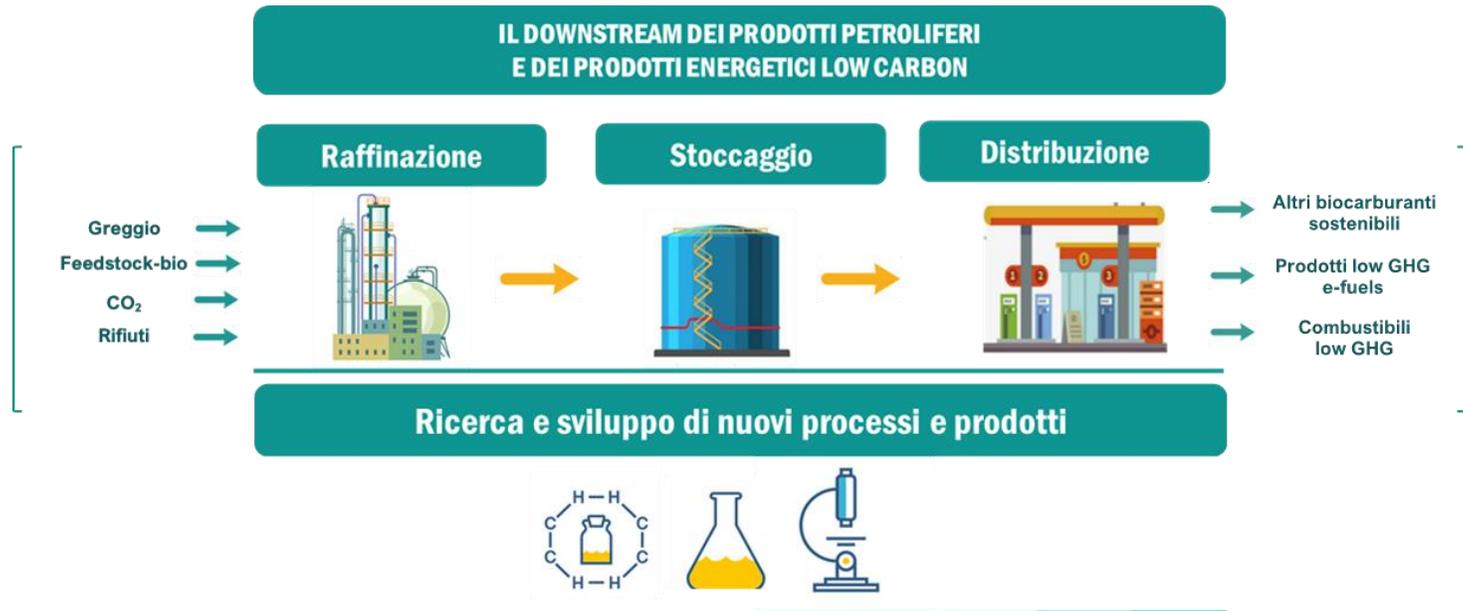
Franco Del Manso - unem

Il cambio di nome da  a  nasce dall'esigenza di rappresentare al meglio il progressivo mutamento della nostra realtà industriale e distributiva avviato da tempo per garantire il processo di decarbonizzazione

Unione Energie per la Mobilità  riunisce infatti le principali imprese che operano nei settori della raffinazione, dello stoccaggio e della distribuzione di prodotti petroliferi e di prodotti energetici low carbon e nella ricerca e sviluppo

In prospettiva le raffinerie lavoreranno nuove materie prime (biomasse, rifiuti, CO₂) che affiancheranno il petrolio in un'ottica di progressiva decarbonizzazione dei prodotti

L'adeguamento della struttura logistica e della rete carburanti in punti vendita di energie per la mobilità completeranno il percorso evolutivo



I numeri della nostra filiera



13 raffinerie, di cui 2 bio-raffinerie



21.000 occupati diretti
130.000 occupati indiretti



Oltre 100 depositi > 3.000 mc



2.700 km di oleodotti



21.700 punti vendita



100 miliardi di fatturato annuo



13,5 miliardi di euro
di prodotti esportati



39 miliardi di euro di gettito fiscale
(accise e iva)

PATENTED

Oltre 1.000 brevetti registrati

Prodotti distribuiti quotidianamente



10 milioni di litri/giorno
di prodotti per la navigazione



122 milioni di litri/giorno
di carburanti



17 milioni di litri/giorno
di jet fuel



1,4 milioni di litri/giorno
di lubrificanti



4,4 milioni di kg di bitumi



L'importanza oggi del biometano per i soggetti obbligati

- Il biometano rappresenta una risorsa molto importante per i soggetti obbligati in quanto è un biocarburante avanzato e double counting.
- Agevola quindi il raggiungimento degli obblighi di miscelazione previsti dal decreto 2 marzo 2018 come modificato dal decreto 30 dicembre 2020, anche per i biocarburanti convenzionali
- Il suo elevato GHG saving agevola anche il raggiungimento dell'altro obbligo previsto al 2020 di riduzione del 6% del GHG sull'intero ciclo di vita dei fuels rispetto al valore del 2011
- Contribuirà concretamente a rispettare gli obiettivi del PNIEC anche quando questo sarà rivisto per includere i nuovi e più ambiziosi limiti di riduzione della CO2 recentemente adottati dall'UE innalzando il target di riduzione dei GHG nel 2030 dal 40% al 55%



L'importanza oggi del biometano per i soggetti obbligati

- Non crea gli altri problemi tecnici, motoristici e logistici riscontrati in questi anni con le miscele diesel/biodiesel e quelli potenziali con le miscele benzina/bioetanolo
- Le tradizionali stazioni di servizio CNG/LNG, rappresentano piattaforme già esistenti per la penetrazione nel mercato di questo biocarburante
- Il BioGNL - biometano liquefatto potrà fornire un importante contributo anche alla riduzione dei gas serra nel trasporto pesante
- E' un biocarburante 100% italiano sia nella fase agricola/gestione rifiuti che in quella industriale, in grado quindi di assicurare un importante contributo al sistema Paese al contrario degli altri biocarburanti quasi tutti di importazione



I target del nuovo decreto biometano 30 dicembre 2020

		2021	2021	2022	2022
		Quote decreto	Valore in energia secondo le regole RED	Quote decreto	Valore in energia secondo le regole RED
Obbligo a carico del soggetto Obbligato	Obbligo tradizionale	7,5%	7,5%	6,9%	6,9%
	Obbligo advanced	0,5%	1,0%	0,6%	1,2%
	TOTALE	8,0%	8,5%	7,5%	8,1%
Obbligo sui soggetti obbligati attraverso meccanismo GSE	Biometano	1,5%	3,0%	1,875%	3,75%
	Bioliquidi	0,5%	1,0%	0,625%	1,25%
	TOTALE	2,0%	4,0%	2,5%	5,0%
TOTALE OBBLIGO		10,0%	12,5%	10,0%	13,1%



Volumi attesi di biocarburanti nel 2021

		2020				2021			
		Quote decreto	Quote in energia da immettere in consumo (valori attesi)	Valore atteso secondo le regole RED	Valore massimo secondo le regole RED	Quote decreto	Quote in energia da immettere in consumo (valori attesi)	Valore atteso secondo le regole RED II	Valore massimo secondo le regole RED II
Obbligo a carico del Soggetto Obligato	Obbligo tradizionale	8,1%	5,3%* - 6,1%**	8,1%	La ripartizione degli obblighi dipende da quanto incentivato dal GSE tramite gli art. 6 e 7 del D.M. 2 marzo 2018	7,5%	4,9%* - 5,6%**	7,5%	7,5%
	Obbligo avanzato	0%	0%	0%		0,5%	0,5%	1,0%	1,0%
	TOTALE	8,1%	5,3% - 6,1%**	8,1%		8,0%	5,4%* - 6,1%**	8,5%	8,5%
Obbligo sui Soggetti Obbligati attraverso meccanismo GSE	Biometano	0,675% (assolto ~ 0,3%)	0,3%	0,6%		1,5%	0,8%	1,6%	3,0%
	Altri avanzati	0,225% (assolto 0%)	0,0%	0%		0,5%	0,0%	0,0%	1,0%
	TOTALE	0,9%	0,3%	0,6%		2,0%	0,8%	1,6%	4,0%
TOTALE OBBLIGO		9,0%	5,6%* - 6,4%**	8,7%	9,0%	10,0%	6,2%* - 6,9%**	10,1%	12,5%
*considerando che il 30% è single counting e il resto double counting o avanzato (valore del 2019)									
**considerando che il 50% è single counting e il resto double counting o avanzato									



La sfida futura: la decarbonizzazione dei trasporti

- È semplicemente impossibile decarbonizzare il trasporto stradale leggero e pesante unicamente con la mobilità elettrica e con l'idrogeno nelle fuel cell.
- Per raggiungere la completa decarbonizzazione dei trasporti, è assolutamente necessario affiancare alla mobilità elettrica e quella ad idrogeno la mobilità tradizionale con motori a combustione interna ma alimentati da combustibili decarbonizzati.
- La nostra Vision 2050 prevede a breve termine il miglioramento qualitativo dei fuels, l'utilizzo crescente di biocarburanti liquidi e gassosi, la trasformazione di alcune raffinerie in bio-raffinerie nonché la progressiva sostituzione di materie prime fossili con materie prime rinnovabili nelle raffinerie tradizionali
- A lungo termine sostituzione delle materie prime fossili con materie prime rinnovabili e a basso contenuto di carbonio (biomasse e rifiuti), idrogeno verde e blu e CO₂ per rendere disponibili processi industriali e combustibili liquidi e gassosi *carbon neutral*
- I combustibili liquidi e gassosi decarbonizzati presentano infatti emissioni di CO₂ prossime allo zero nel ciclo di vita del prodotto



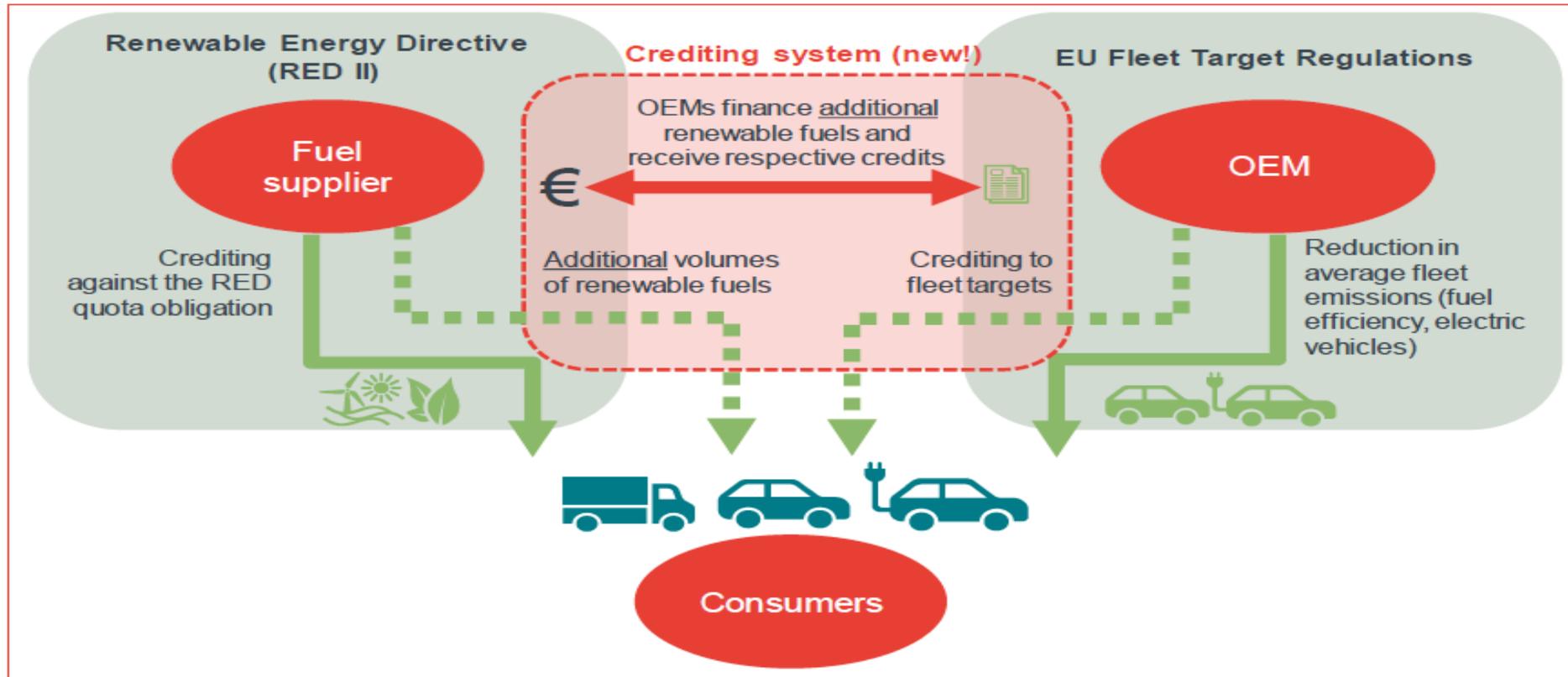
Il vincolo fondamentale da rimuovere – Il Regolamento CO₂ per le auto

- La straordinaria efficacia del biometano ad abbattere la CO₂ può concretizzarsi unicamente se la regolamentazione sui limiti alla emissioni di CO₂ di auto e camion passerà da un approccio Tank to Wheel a quello Well to Wheel. Non entriamo nel merito degli attuali limiti, comunque già ampiamente ambiziosi, ma è assolutamente da modificare l'approccio Tank-to-Wheel con un approccio Well-to-Wheel
- L'approccio Tank-to-Wheel tradisce apertamente la neutralità tecnologica perché fissa una metodologia di valutazione delle emissioni di CO₂ che obbliga l'industria dell'auto ad orientarsi unicamente verso la tecnologia delle BEV
- Assegnando empiricamente emissioni zero solo alle auto che non emettono nulla allo scarico, il Regolamento CO₂ commette due gravi errori:
 1. **Non fa alcuna differenziazione tra le emissioni allo scarico di CO₂ fossile dalle emissioni di CO₂ rinnovabile.**
 2. **Non tiene minimamente conto delle emissioni di CO₂ emesse a monte per la produzione dei combustibili nel caso dei veicoli ICE e dell'elettricità per i veicoli BEV.**
- Il Regolamento CO₂ e tutti coloro che lo sostengono nell'articolazione attuale si prefiggono di attuare il phase-out del motore a combustione interna essendo consapevoli che non è tecnicamente possibile tragaruardare con l'approccio Tank-to-Wheel i futuri limiti con tali motori.



La nostra proposta di modifica del Regolamento CO₂ per le auto

- Adottando un approccio well-to-wheel si realizzerebbe il collegamento tra la normativa sui fuel (RED II) e quella sugli obblighi dei costruttori (limiti CO₂) favorendo lo sviluppo dei Clean Fuels attraverso un mercato di crediti e certificati



Source: Frontier Economics



L'elemento fondamentale da salvaguardare – Il motore a combustione interna

- La decarbonizzazione dei trasporti non potrà essere realizzata solamente con la mobilità elettrica.
- L'industria della raffinazione con la propria Vision 2050 ha dimostrato di poter contribuire concretamente al raggiungimento di tali obiettivi soprattutto perché i continui progressi tecnologici dei motori a combustione interna saranno affiancati da combustibili gassosi e liquidi a basso o nullo contenuto di carbonio
- I motori a combustione interna alimentati con combustibili gassosi e liquidi a basso o nullo contenuto di carbonio rappresentano una soluzione chiave per la decarbonizzazione dei trasporti al 2050 in quanto:
 - Consentono l'abbattimento immediato della CO₂ su tutto il parco circolante leggero e pesante senza necessità di alcun ricambio.
 - Preservano completamente le eccellenze tecnologiche ed industriali della filiera automotive europea sui motori a combustione interna
 - Non hanno alcuna necessità di intervenire sull'infrastruttura logistica e distributiva esistente che è perfettamente compatibile
 - Soddisfano quindi la crescente domanda di mobilità con soluzioni economicamente molto più accettabili per tutti i cittadini, azzerando comunque le emissioni di gas a effetto serra
- Affinché questo scenario possa concretizzarsi è necessario consolidare:

una forte alleanza a difesa del motore a combustione interna, tra tutti i settori industriali interessati e in questo ambito i settori del biometano e del BioGNL dovranno rivestire un ruolo fondamentale





Grazie per l'attenzione

**vi invitiamo a seguirci sui
nostri canali social**

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