



e-Mobility

Un punto vendita energie per la mobilità

Massimiliano Giannocco
Responsabile Rapporti con Istituzioni ed Enti locali

22 ottobre 2021



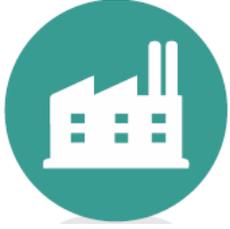
Chi è unem

Il cambio di nome da **Unione Petrolifera** a **Unione Energie per la Mobilità** nasce dall'esigenza di rappresentare al meglio il **progressivo mutamento della nostra realtà industriale e distributiva** avviato da tempo in linea con il processo di **decarbonizzazione**

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



I numeri della filiera



11 raffinerie e 2 bioraffinerie, di cui 6 nel Mezzogiorno, che garantiscono la copertura della domanda di carburanti, lubrificanti e bitumi

Una rete di distribuzione composta da **21.700 punti vendita** e oltre **100 depositi** con capacità superiore a 3.000 mc

Una **rete di oleodotti** di 2.700 km

Il comparto distribuisce:

100 milioni litri/giorno di prodotti per la **navigazione**

120 milioni litri/giorno di **carburanti**, di 5 milioni di **biocarburanti**

17 milioni litri/giorno di **jet fuel**

1,4 milioni di litri/giorno di **lubrificanti**

4,4 milioni kg di **bitumi**



Oltre **100 miliardi di euro** di fatturato annuo

Un contributo alla bilancia commerciale **pari a 13 miliardi di euro/anno** in termini di valore delle esportazioni

Un valore aggiunto all'economia di **2,4 miliardi di euro/anno**

Assicura ai propri fornitori oltre **80 miliardi di euro** di fatturato, favorendo lo sviluppo di aziende di piccole e medie dimensioni, fortemente specializzate

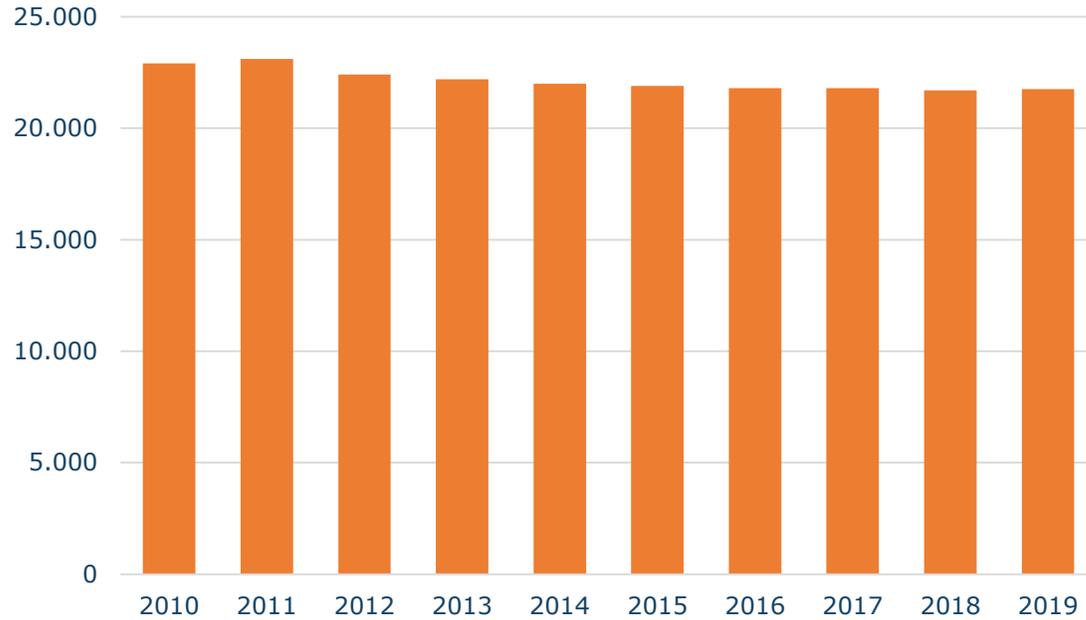
Investiti ultimi 20 anni **oltre 20 miliardi di euro**, soprattutto per la salvaguardia ambientale e la sicurezza

Oltre **1.000 brevetti** registrati

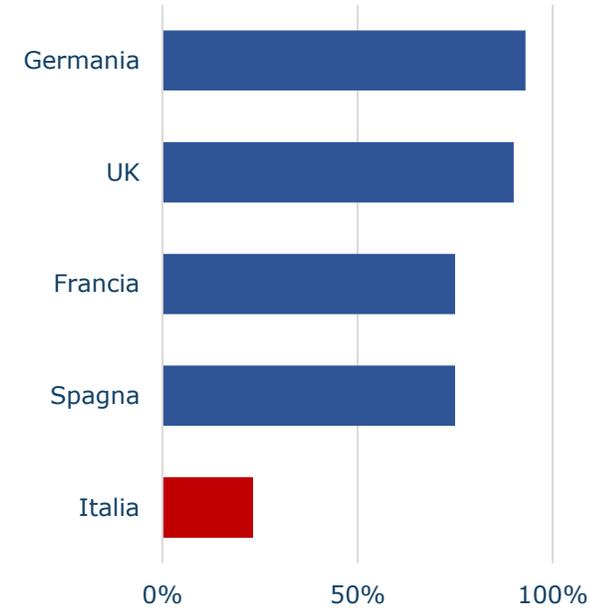


La rete italiana

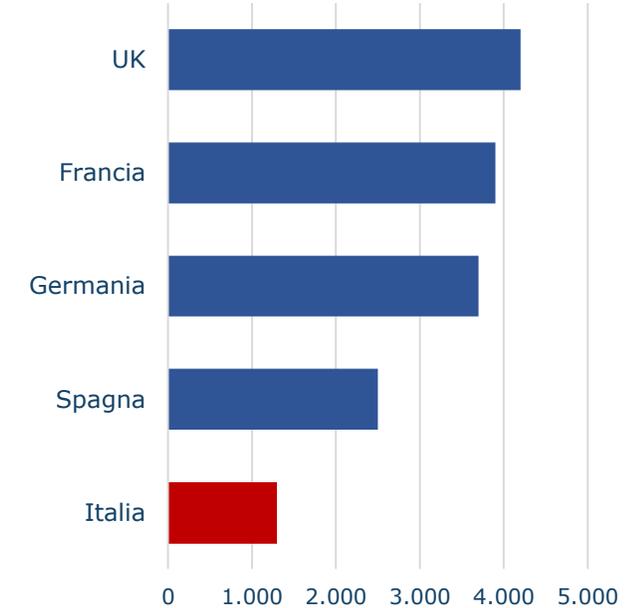
Numero punti vendita



Attività non-oil



Erogato medio UE

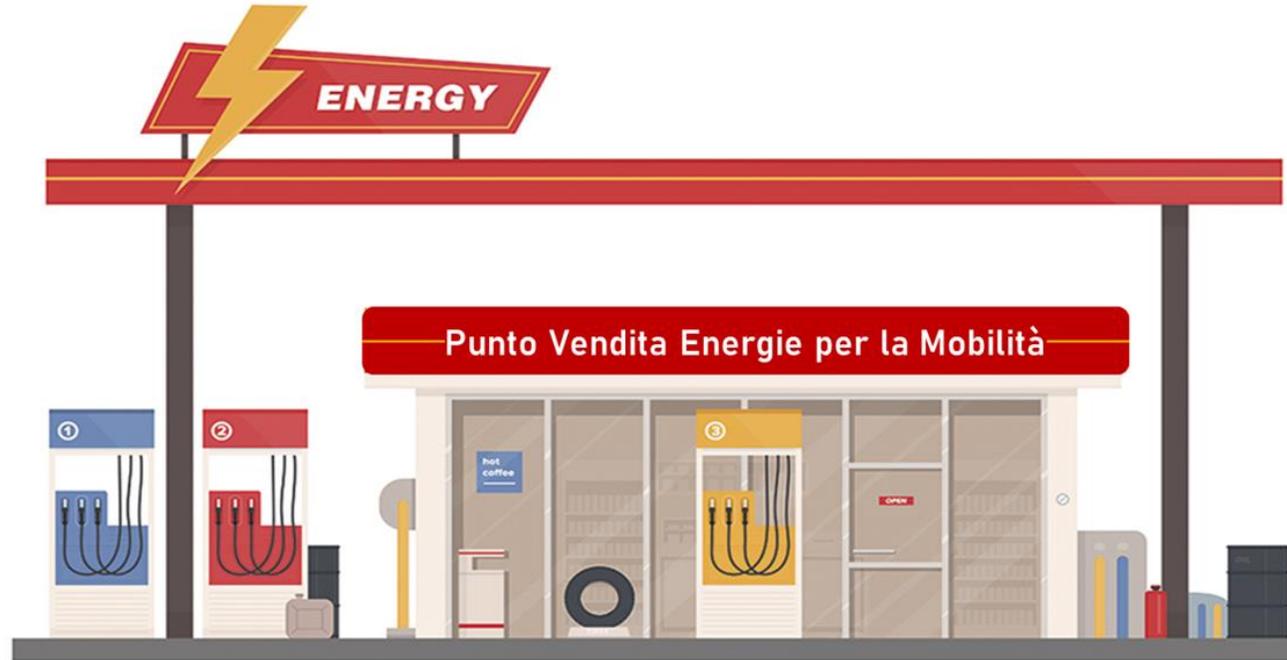


Rendere disponibili tutti i nuovi prodotti al consumatore finale richiede una **rete moderna dove sia possibile investire**, che l'attuale congiuntura rende molto difficile



Il punto vendita del futuro

- Benzine
- Gasoli
- GPL
- Biocarburanti
- E-fuel



- Elettricità
- Idrogeno
- GNL
- GNC
- Vari servizi all'automobilista



Le infrastrutture di ricarica elettrica

Quadro normativo di riferimento



Direttiva DAFI

Direttiva
2014/94/UE

Obiettivo: Sviluppo di un mercato ampio di combustibili alternativi per il trasporto, che sono individuati in: **Elettricità, Gas naturale e Idrogeno.**

Elettricità: creazione, **entro il 31 dicembre 2020**, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico, in modo da assicurare che veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in zone densamente popolate o nelle reti stabilite tra Stati membri, tenendo conto anche del numero stimato di veicoli elettrici immatricolati.

D.lgs. 257/2016
(art. 18)
E Linee guida
Conferenza delle
Regioni 6 aprile 2017

Strumento: normativa regionale

Nuovi impianti e ristrutturazione totale impianti esistenti: Obbligo di installazione di GNC o di GNL e di infrastrutture di ricarica elettrica di potenza tra i 22 e i 50 Kw, fatte salve le impossibilità tecniche/oneri economici eccessivi che consentono la deroga dall'obbligo (**Decreto Ministeriale del 5 marzo 2018**).

Impianti esistenti: Obbligo di installazione di GNC o di GNL e di infrastrutture di ricarica elettrica per i punti vendita stradali che:

nel 2015 abbiano erogato almeno 10 milioni di litri di benzina e gasolio e che siano siti in una delle province i cui capoluoghi abbiano superato il limite delle concentrazioni di PM10 per almeno 2 anni su 6 nel periodo 2009-2014;

nel 2017 erogino almeno 5 milioni di litri di benzina e gasolio e che siano siti in una delle province i cui capoluoghi abbiano superato il limite delle concentrazioni di PM10 per almeno 2 anni su 6 nel periodo 2009-2014.

NOTA:

Le norme nazionali si applicano solo a seguito di recepimento regionale, ad eccezione della possibilità di installazione un nuovo impianto erogante GNL o GNC, oltre alla colonnina elettrica.

Si è esonerati dagli obblighi solo se si verifica l'impossibilità sia per il GNC che per il GNL. In tal caso non si è tenuti a installare neanche l'elettrico



Al fine di dare attuazione agli obiettivi posti dalla Direttiva 2014/94/CE, il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** ha previsto, nell'ambito del ***Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE)***, l'erogazione di un co-finanziamento per l'installazione di colonnine elettriche anche presso gli impianti di distribuzione dei carburanti (oltre a GDO, parcheggi, marciapiedi, ecc.).

A tal fine, l'art. 17-septies, comma 8, della Legge 134/2012 e il Piano Nazionale prevedono uno stanziamento complessivo di **45 milioni**.

Il co-finanziamento è così fissato:

1. uguale o minore al 35% del valore del progetto per le azioni legate allo sviluppo di impianti che utilizzano una ricarica di tipo lenta/accelerata (gli impianti di ricarica devono garantire che almeno una presa garantisca l'erogazione di una potenza di 22 kW ovvero che l'unica presa garantisca l'erogazione di una potenza di 22 kW);
2. uguale o minore al 50% del valore del progetto per le azioni legate allo sviluppo di impianti che utilizzano una ricarica di tipo veloce.

Affinché i fondi siano utilizzabili è necessario che le Regioni emanino delle Linee guida, nelle quali meglio specificano come procedere allo sviluppo delle colonnine elettriche.

Fino ad oggi, il fondo è stato poco utilizzato.



- La Commissione europea stima che per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni e dell'inquinamento fissati per il 2030 sia necessario dare un forte impulso alla mobilità sostenibile, costruendo **3 milioni di punti di ricarica per auto elettriche** e 1.000 stazioni di rifornimento a idrogeno.
- L'obiettivo assegnato a NGEU è di consentire di realizzare metà di tale incremento entro il 2025.
- L'obiettivo complessivo dell'Italia, necessario a coprire il fabbisogno energetico richiesto dai veicoli elettrici, è di oltre 3,4 milioni di infrastrutture di ricarica al 2030, di cui 32.000 pubblici, veloci e ultraveloci.
- **La linea progettuale inserita nella componente M2C2 del PNRR (Rivoluzione verde e transizione ecologica) consente di installare 21.355 punti di ricarica pubblici veloci e ultraveloci (ad oggi più lontani dalla competitività economica e per i quali c'è anche una ridotta disponibilità di misure e fondi). In aggiunta viene finanziato lo sviluppo di 40 stazioni di rifornimento per veicoli su ruota a idrogeno e 9 per il trasporto ferroviario**



Realizzazione di:

- 7.500 punti di ricarica rapida in autostrada (almeno 175 kW)
- 13.755 punti di ricarica rapida nei centri urbani (almeno 90 kW)
- 100 stazioni di ricarica sperimentali con tecnologie per lo stoccaggio di energia



MISSIONE 2. Rivoluzione verde e transizione ecologica

M2C2. Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile

M2C2.4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile

Investimento 4.3 Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica

Entità stanziamento

0,74 miliardi di €

Natura stanziamento

Sovvenzioni (grants)

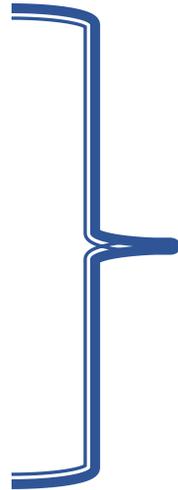


Competenza



MITE (con il supporto di MISE, MIMS, MEF, Regioni, Comuni)

Criteri



Contributi: sovvenzioni, nel rispetto della disciplina europea, pari al 40% dei costi per la realizzazione delle colonnine di ricarica elettrica. Viene stimato che 4.893 dei 22.000 circa impianti di carburanti esistenti possano essere trasformati (2.500 in autostrada, 2.293 circa in città, 100 come stazioni sperimentali con stoccaggio di energia)

Obblighi: nell'ambito della legge sulla concorrenza, da emanare entro la fine del 2021, prevedere l'obbligo di un numero minimo di colonnine elettriche tra i criteri di aggiudicazione delle nuove concessioni autostradali



Competenza



MITE (con il supporto di MISE, MIMS, MEF, Regioni, Comuni)

Anno	Azione
2021 (entro dicembre)	Emanazione della norma che individuerà gli enti competenti e fisserà i criteri per il decreto di assegnazione dei fondi. La norma e il decreto saranno notificati alla Commissione europea. I fondi saranno assegnati a inizio del 2023 agli enti territorialmente competenti, con particolare attenzione al Sud
2023	Utilizzo di 400 milioni di euro di sovvenzioni. Aggiudicazione appalti pubblici per la costruzione di 2.500 stazioni di ricarica rapida in autostrada e almeno 4.000 nelle aree urbane
2024	Utilizzo di 150 milioni di euro di sovvenzioni. Aggiudicazione appalti pubblici per la costruzione di 5.000 stazioni di ricarica rapida in autostrada e almeno 9.755 nelle aree urbane. Entrata in funzione di almeno 2.500 stazioni di ricarica rapida in autostrada. Entra in funzione di almeno 4.000 stazioni nelle aree urbane.
2025	Utilizzo di 141,3 milioni di euro di sovvenzioni. Entrata in funzione di almeno 7.500 stazioni di ricarica rapida in autostrada Entrata in funzione di almeno 13.000 stazioni nelle aree urbane
2026	Utilizzo di 50 milioni di euro di sovvenzioni. Raggiungimento obiettivo.



Legge Bilancio 2021

LEGGE BILANCIO 2021

IN AUTOSTRADA

I concessionari autostradali provvedono a dotare le tratte di propria competenza di punti di ricarica di potenza elevata, garantendo che le infrastrutture messe a disposizione consentano agli utilizzatori tempi di attesa per l'accesso al servizio non superiori a quelli offerti agli utilizzatori di veicoli a combustione interna:

- pubblicazione delle caratteristiche tecniche minime delle soluzioni per la ricarica di veicoli elettrici da installare
- dotazione di un numero adeguato di punti di ricarica, anche attraverso pubblicazione di manifestazioni di interesse volte a selezionare gli operatori interessati all'installazione delle infrastrutture

LEGGE 108/2021

SEMPLIFICAZIONI (riforma prevista dal PNRR)

L'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non è soggetta al rilascio del permesso di costruire ed è considerata attività di edilizia libera. Le procedure sono soggette all'obbligo di richiesta semplificata e l'ente che effettua la valutazione rilascia un provvedimento di autorizzazione alla costruzione e all'occupazione del suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica che ha una durata minima di dieci anni e un provvedimento di durata illimitata, intestato al gestore della rete, per le relative opere di connessione. La nuova formulazione pone il termine di trenta giorni all'ente proprietario della strada per il rilascio dell'autorizzazione.



Considerazioni

Tante disposizioni, spesso scollegate tra loro

(DAFI, PNIRE, PNRR, norme regionali, regolamentazione comunale)

Diversi Enti coinvolti

(Stato, Regioni, Comuni, Enti proprietari delle strade)

Difficoltà nell'attuazione

(manca ancora un quadro normativo e attuativo chiaro)

Disposizioni non chiare

(modalità di vendita di energia elettrica sull'impianto di carburanti)

Normazione non sempre condivisa

(Regolamento Comune di Milano su obbligo installazione colonnine a ricarica veloce su tutti gli impianti)

Opportunità di ulteriori disposizioni incentivanti

(cubature premio per chi installa colonnine elettriche)



Proposta

PIANO AMMODERNAMENTO RETE CARBURANTI

La sottosegretaria al MiTE, on. *Vannia Gava*, ha annunciato all'Assemblea di unem del 2021 di voler avviare un tavolo di riforma della distribuzione dei carburanti che accompagni il settore nella trasformazione utile a contribuire al raggiungimento degli obiettivi comunitari e nazionali di decarbonizzazione.

In tale ottica, sarebbe necessaria una norma volta ad ammodernare la rete esistente e qualificare quella nuova, nell'ottica dei **PUNTI VENDITA ENERGIE PER LA MOBILITA'**, in cui l'installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica idonee ad una erogazione efficiente occupi un ruolo importante, ma non esclusivo.

La norma, prevedendo disposizioni da attuare in modo omogeneo ed efficace, dovrebbe basarsi su:

Qualificazione

- requisiti minimi nuovi impianti, nel rispetto delle regole della concorrenza

Ammodernamento

- previsione di norme e agevolazioni che favoriscano la qualificazione degli impianti esistenti

Razionalizzazione

- chiusura o adeguamento degli impianti incompatibili, ai sensi della Legge 124/2017





**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)