



Proposta di Piano per la Transizione Ecologica

Atto del Governo n. 297

Documento unem

Commissione VIII (Ambiente) della Camera dei Deputati
Commissione 13^a (Ambiente) del Senato della Repubblica

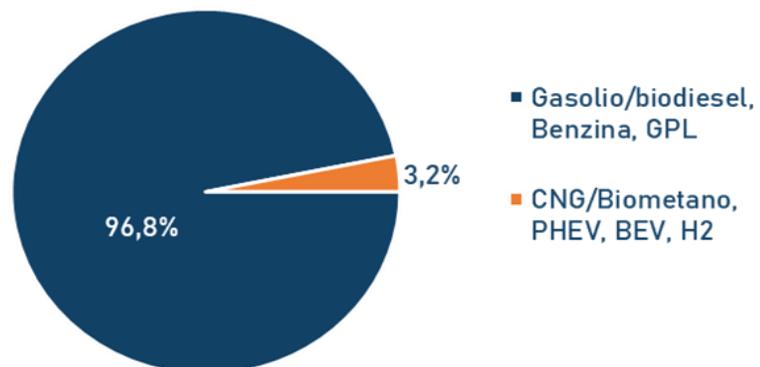
28 ottobre 2021

Unem condivide i macro obiettivi del PTE che prevedono un coinvolgimento del settore:

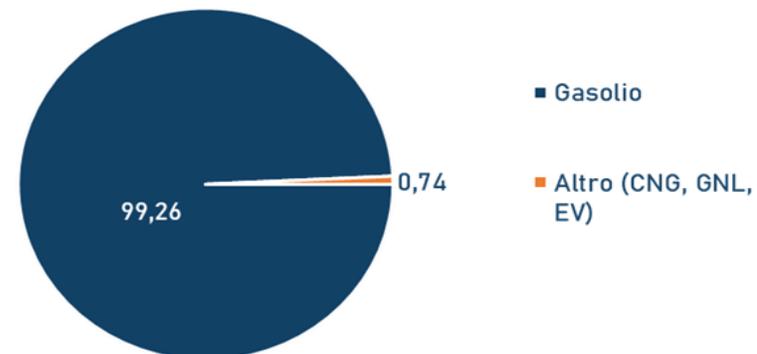
- Neutralità climatica: emissioni CO₂ zero nette nel 2050, con progressiva uscita dalle fonti fossili e conversione verso fonti rinnovabili nella produzione di energia, nei trasporti, nei processi industriali, nelle attività economiche, negli usi civili;
- Azzeramento dell'inquinamento: completa sostenibilità climatica e ambientale nella mobilità entro il 2050 e minimizzazione di inquinamenti e contaminazioni;
- Adattamento ai cambiamenti climatici: contrasto dei fenomeni di dissesto idrogeologico, di spreco delle risorse idriche, dell'erosione della biodiversità terrestre/marina e azzeramento del consumo di suolo;
- Transizione verso l'economia circolare e la bioeconomia: riciclo e il riuso dei materiali, realizzazione di prodotti durevoli ed eliminazione inefficienze e sprechi.



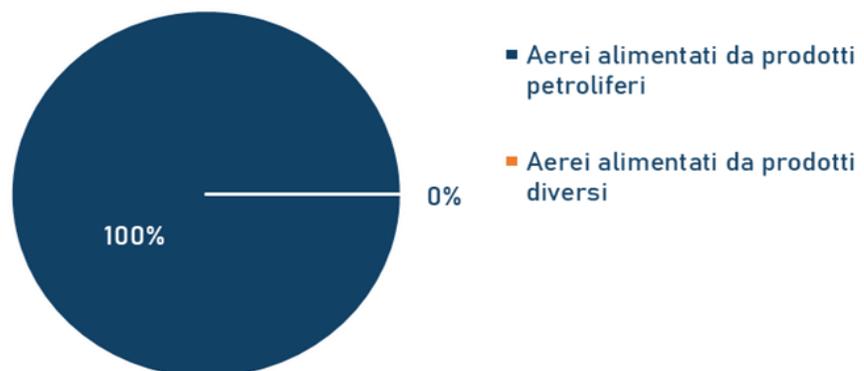
Parco circolante veicoli leggeri



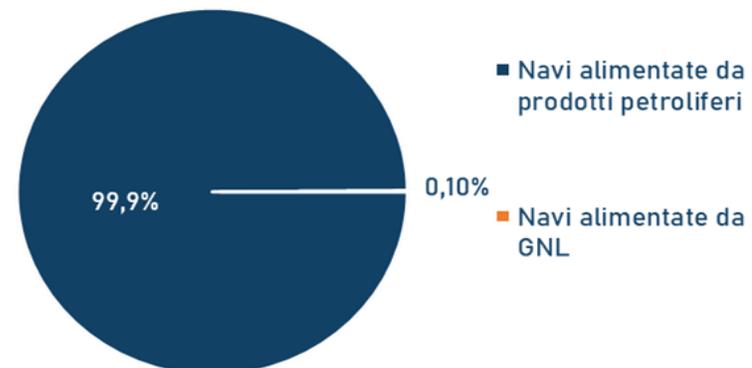
Parco circolante veicoli industriali



Flotta aerea



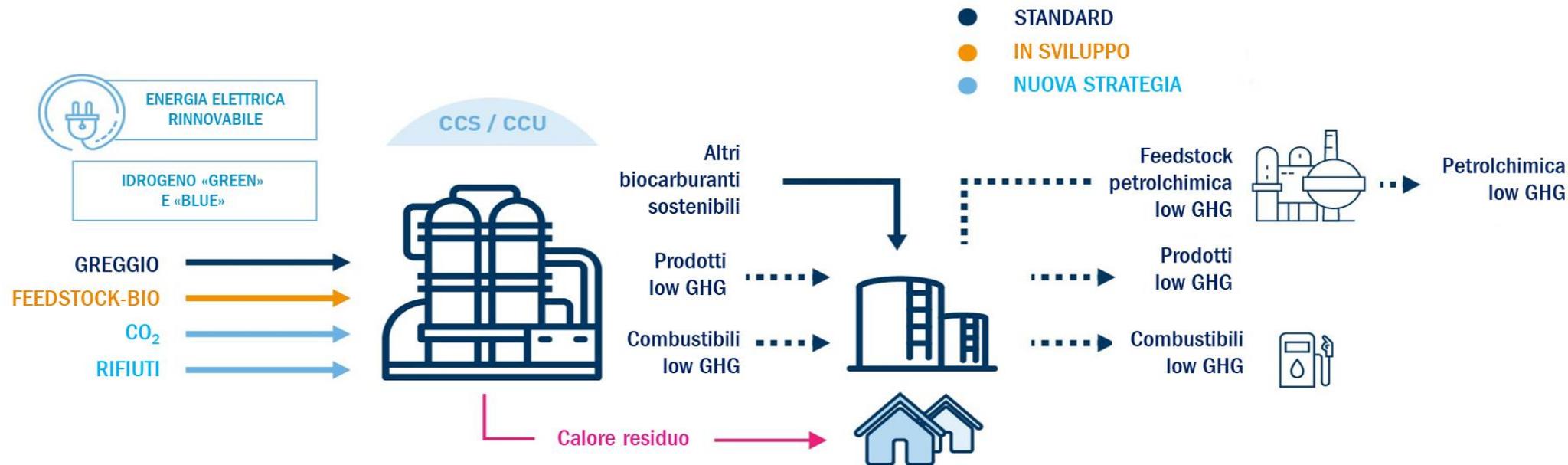
Flotta navale





- oltre 20 mila occupati;
- oltre 40 miliardi di imposte e tasse versate annualmente nelle casse dello Stato;
- 13 miliardi di esportazioni annue;
- oltre 80 miliardi di fatturato dei propri fornitori;
- lavorazione di circa 70 milioni di tonn annue di greggio/semilavorati per la produzione di carburanti, lubrificanti, bitumi, carica petrolchimica;
- un altissimo patrimonio tecnologico e di competenze;
- standard HSE elevatissimi:
 - limiti emissivi dei processi e prodotti tra i più bassi del mondo con miglioramenti importanti negli ultimi decenni;
 - un indice di frequenza degli infortuni del personale molto più basso dell'indice medio del settore manifatturiero.





Le raffinerie cambieranno progressivamente la loro struttura produttiva orientandosi sempre più verso la produzione di “Low Carbon Fuels”

La materia prima petrolio sarà sostituita da feedstocks di origine biologica o carbon neutral, integrati con tecnologie di economia circolare (e.g. Waste to Oil, Waste to Chemicals)

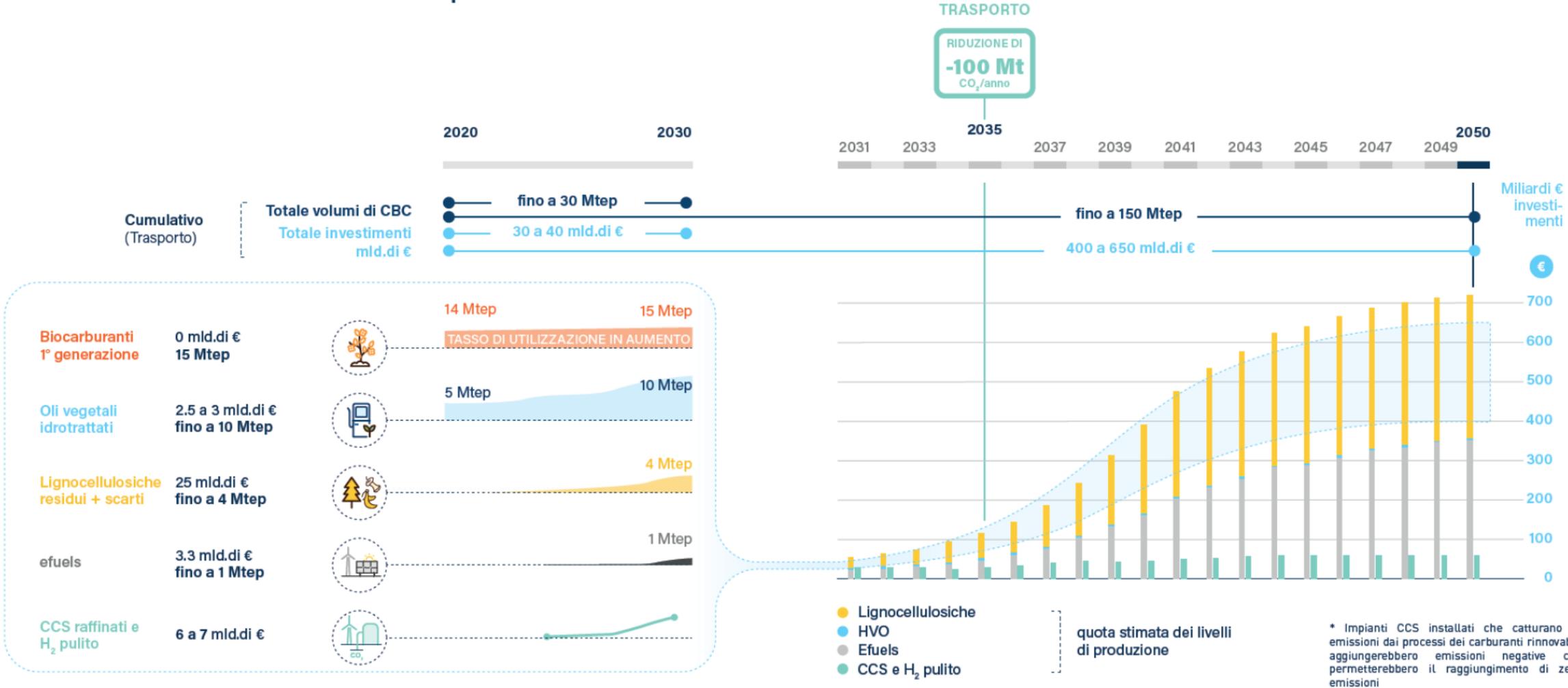
Potranno operare come hub energetici a beneficio di altri comparti industriali (petrolchimica, calore per gli usi civili, ecc.), contribuendo a garantire energia a basse emissioni di carbonio, sicura e conveniente

Svolgeranno un ruolo chiave anche nella gestione delle emissioni di CO₂ all'interno di tali cluster implementando schemi comuni di CCS e di CCU con altre realtà industriali presenti sul territorio



La roadmap per la decarbonizzazione

Industria della raffinazione UE scenario potenziale al 2050



Disposizioni previste

- La generazione elettrica dovrà provenire, nel 2030, per il 72% da fonti rinnovabili fino a livelli del 95-100% al 2050
- Sostanziale decarbonizzazione del comparto industriale
- Nei settori hard to abate: *energy ed efficiency first*, elettrificazione spinta dei consumi nonché passaggio dai combustibili fossili a combustibili rinnovabili come idrogeno, bioenergie e fuel sintetici e cattura e stoccaggio della CO₂ residua

Commenti unem

- Occorre evidenziare meglio che l'obiettivo primario del Piano è la decarbonizzazione dei consumi e non la loro elettrificazione: necessario il concorso di tutte le tecnologie per raggiungere gli obiettivi europei rispettando rigorosamente il principio della neutralità tecnologica
- Per la decarbonizzazione del sistema industriale occorre garantire l'accesso ad un'energia climaticamente neutra a prezzi competitivi
- Il settore della raffinazione, fortemente energivoro, dovrà affrontare una profonda trasformazione del proprio assetto industriale per decarbonizzare i propri processi ed i prodotti
- La protezione delle raffinerie dal carbon leakage, dato il costo della CO₂, è fondamentale per evitare pericolose delocalizzazioni



Disposizioni previste

- Obiettivo del *net zero* nei trasporti, dal 2030 al 2050, con almeno il 50% delle motorizzazioni elettrico. Un peso analogo dovranno avere idrogeno, biocarburanti e carburanti sintetici ad impatto zero per alimentare autoveicoli leggeri e pesanti nonché navi e aerei
- I sussidi ai combustibili fossili dovranno essere progressivamente eliminati in un quadro coordinato a livello europeo

Commenti unem

- Positivo l'impiego dei biocarburanti e dei combustibili liquidi a basse e nulle emissioni di carbonio (LCLF). La raffinazione italiana ha già avviato una trasformazione per la loro produzione
- Per l'applicazione dei principi espressi nel PTE è indispensabile però che a livello europeo venga introdotta una metodologia che valuti la CO₂ emessa sull'intero ciclo di vita dei prodotti e non solo allo scarico
- Sarebbe opportuno prevedere una defiscalizzazione dei prodotti finiti rinnovabili per favorirne e accelerarne lo sviluppo
- E' necessario intervenire sui sussidi ai fossili solo in un quadro coordinato a livello europeo ed a saldo zero per i consumatori, introducendo nuove protezioni per i consumatori professionali altrimenti non competitivi sui mercati esteri per l'eccessiva fiscalità in Italia su tali prodotti





I low carbon liquid fuels sono classificati in funzione della materia prima utilizzata per la loro produzione in:

- biocarburanti tradizionali ottenuti da oli vegetali, come ad esempio olio di palma, colza o soia o tramite fermentazione di materiale vegetale contenente zuccheri e amido
- biocarburanti avanzati ottenuti da materiali di scarto di origine organica
- recycled carbon fuels ottenuti da rifiuti indifferenziati e dal riutilizzo di rifiuti plastici (plasmix) non utilizzabili per il riciclo chimico della plastica
- e-fuels ottenuti dalla sintesi di idrogeno rinnovabile e CO₂, ricavata dall'atmosfera o molto più opportunamente da sorgenti concentrate



Tali prodotti determinano nel loro ciclo di vita un taglio della CO₂, rispetto al corrispondente prodotto fossile, variabile in funzione della materia prima utilizzata. Nel caso di:

- biocarburanti tradizionali il risparmio minimo di CO₂ è pari al 55%
- biocarburanti avanzati il risparmio minimo di CO₂ è pari all'80%
- recycled carbon fuels il risparmio minimo di CO₂ è pari al 40%
- e-fuels il risparmio minimo di CO₂ è pari al 90%



Producono rispetto ad altre tecnologie i seguenti vantaggi:

- Utilizzabili per tutti i tipi di trasporto
- Impiegabili da subito nel parco circolante con vantaggi ambientali immediati
- Consentono lo sviluppo dei motori a combustione interna (MCI) nel lungo termine
- Aumentano la sicurezza energetica del Paese



Disposizioni previste

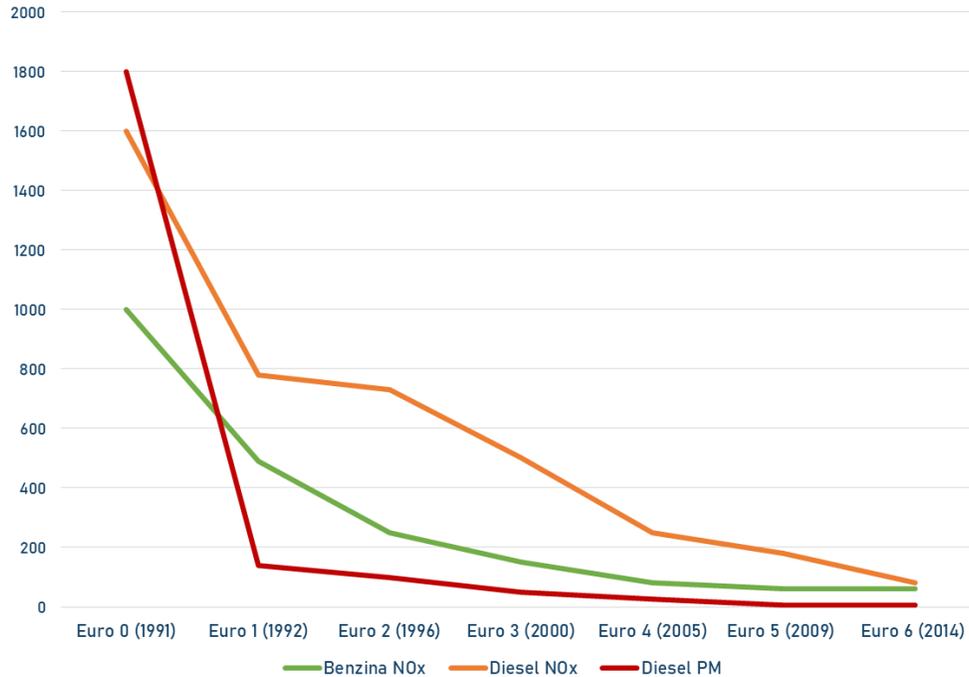
- il Piano predispone una serie di misure per rispettare gli obiettivi europei di riduzione degli inquinanti al 2030 e il successivo azzeramento dell'inquinamento

Commenti unem

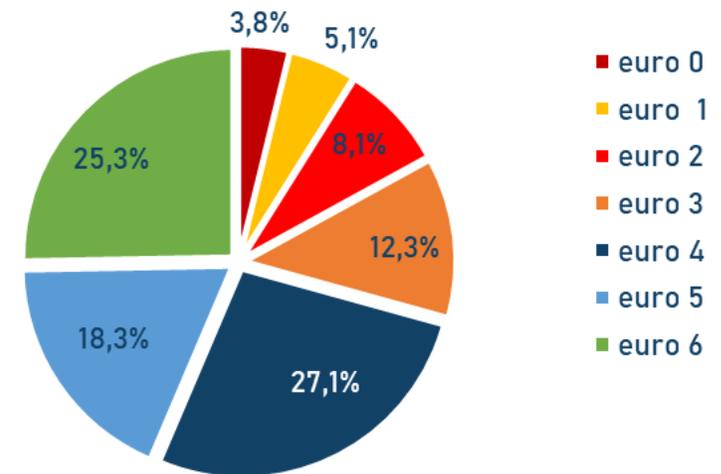
- Importante quantificare il contributo dei diversi settori (trasporto, civile, industria, ecc.) all'inquinamento atmosferico
- Studi recenti sulla qualità dell'aria nelle città evidenziano un peso sempre decrescente del traffico all'inquinamento grazie alla progressiva penetrazione nel parco circolante delle vetture e dei veicoli commerciali Euro 6, con emissioni prossime allo zero
- Per ridurre a zero il contributo del traffico sono necessarie misure che accelerino al massimo il ricambio del parco circolante più vecchio ed inquinante con veicoli più recenti (Euro6 e successivi)



Come si sono ridotte le emissioni inquinanti



- Questi modelli, testati su strada, in condizioni reali di guida (RDE) presentano emissioni di PM e NO_x praticamente prossime allo zero
- Attualmente lo standard da rispettare sono gli «Euro 6d-Temp» occorre promuovere il rinnovo del parco circolante



- Nel giro di 25 anni i limiti di emissione degli NO_x sono passati da 1.600 a 80 mg/km
- Oggi un'auto «Euro 6» emette il 95% in meno di NO_x rispetto ad una «Euro 0» e il 96% in meno di PM rispetto ad una «Euro 1»



Disposizioni previste

Sostenere proposte per la designazione del Mediterraneo quale area SECA, ovvero un'area dove le navi dovranno utilizzare carburanti a bassissimo tenore di zolfo, per ridurre le emissioni di SOx in atmosfera

Commenti unem

- I provvedimenti adottati dall'IMO relativamente alle emissioni di NOx, SOx e particolato atmosferico dalle navi hanno già portato risultati molto positivi; gli interventi sulla qualità del bunker impongono nelle Aree SECA un bunker fuel con tenore di zolfo inferiore allo 0.1%mm e nel resto del Mondo un contenuto di zolfo inferiore allo 0.5%mm.
- Nella logica del miglioramento continuo il settore è disponibile a modificare i propri processi per rispondere all'introduzione graduale di norme più restrittive sullo zolfo derivanti dall'istituzione di un'Area SECA nel Mediterraneo



Disposizioni previste

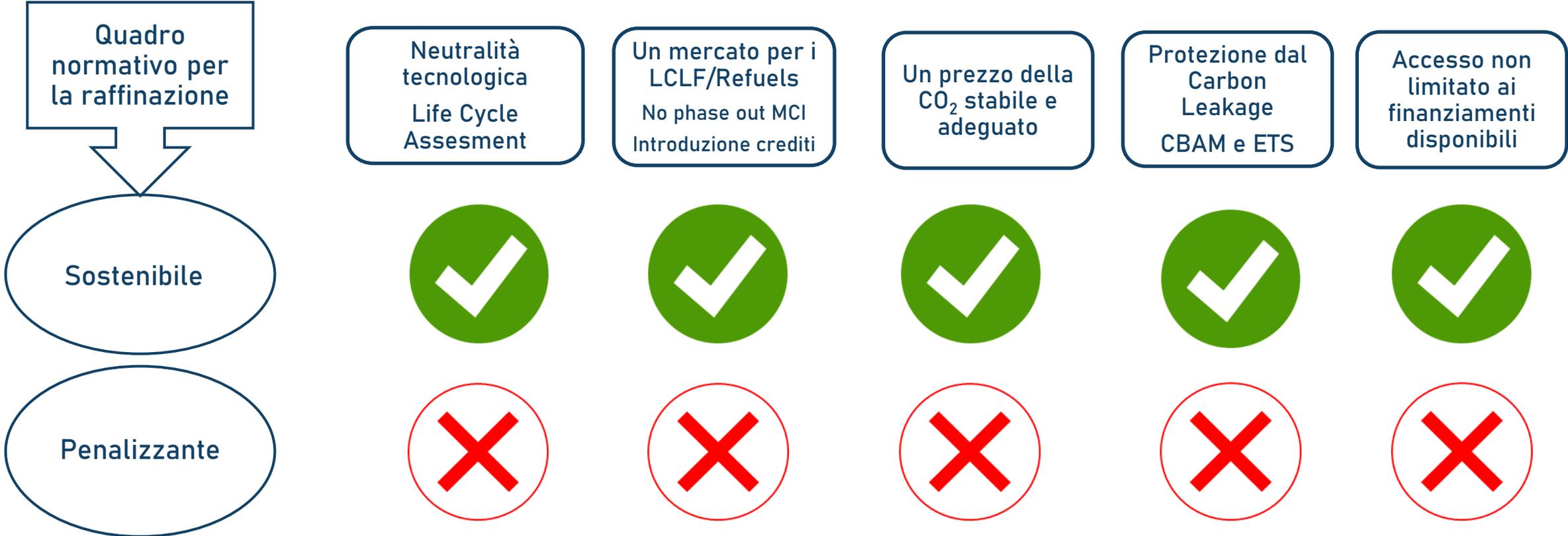
- Sviluppare prodotti durevoli, per prevenire la produzione di rifiuti e massimizzarne il recupero, il riutilizzo ed il riciclo

Commenti unem

- Si concorda con gli obiettivi del Piano. La trasformazione del settore petrolifero è incentrata sull'economia circolare
- La materia prima fossile sarà sostituita da rifiuti e da residui sia di origine organica che fossile (plastica) sottraendoli alla discarica e all'incenerimento per la produzione di low carbon fuels per autotrazione e per i settori dell'aviazione e marittimo
- E' necessario garantire un quadro stabile e certo con la previsione di strumenti di incentivazione e finanziamento affinché i progetti passino da una dimensione sperimentale ad una scala industriale e commerciale



I fattori abilitanti per una raffinazione decarbonizzata e i rischi del «Fit for 55»



- Il piano europeo, così come proposto, non risponde al principio della neutralità tecnologica e alimenta forti rischi di delocalizzazione di intere filiere strategiche senza vantaggi concreti sulla riduzione delle emissioni climalteranti globali
- L'aspetto di maggiore criticità è il calcolo delle emissioni solo allo scarico: tecnicamente non corretto perché incompleto nel valutare l'impatto reale delle varie tecnologie sulle emissioni climalteranti





**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)

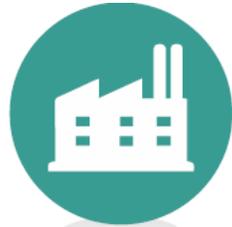
Il cambio di nome da Unione Petrolifera a Unione Energie per la Mobilità nasce dall'esigenza di rappresentare al meglio il progressivo mutamento della nostra realtà industriale e distributiva avviato da tempo in linea con il processo di decarbonizzazione

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

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

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





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

21.000 occupati diretti e 130.000 indiretti

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

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

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

Oltre 1.000 brevetti registrati

