unione energie per la mobilità

Audizione sul Pacchetto «Fit for 55»

Claudio Spinaci

Presidente

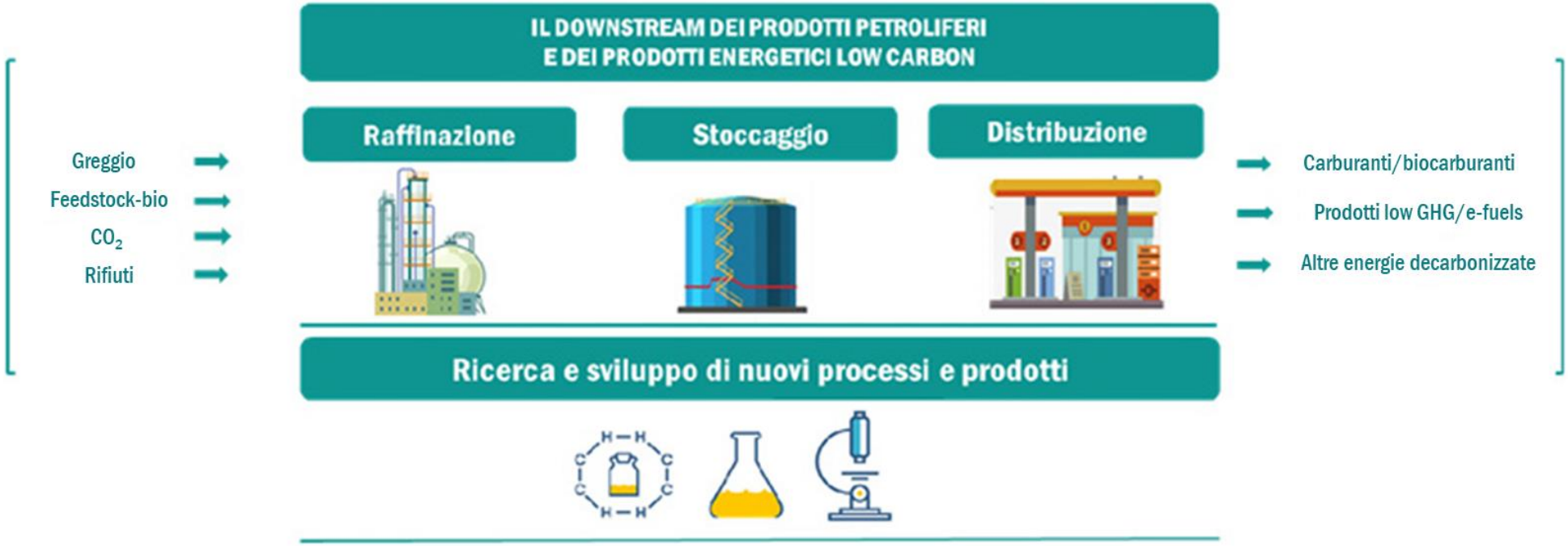
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per le Politiche europee

2 dicembre 2021

Chi è unem

Unione Energie per la Mobilità riunisce le principali imprese che operano nei settori della raffinazione, dello stoccaggio e della distribuzione di prodotti derivati dal petrolio e da altre materie prime rinnovabili e nella ricerca e sviluppo di nuove soluzioni low carbon

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



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:
120 milioni litri/giorno di carburanti, di 5 milioni di biocarburanti
17 milioni litri/giorno di jet fuel
10 milioni litri/giorno di prodotti per la navigazione
1,4 milioni di litri/giorno di lubrificanti
4,4 milioni kg/giorno di bitumi

150 mila occupati (diretti e indiretti) altamente qualificati

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

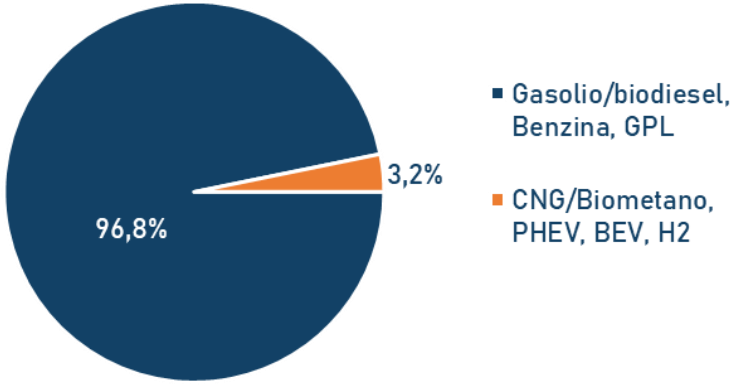
Investiti ultimi 20 anni oltre 20 miliardi di euro, soprattutto per la salvaguardia ambientale e la sicurezza

Oltre 1.000 brevetti registrati

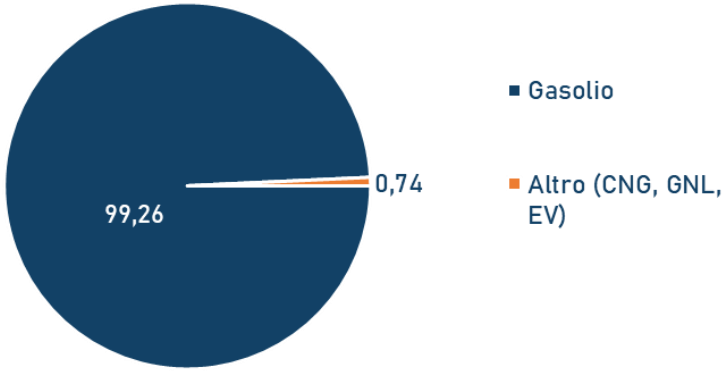
Centrale per la mobilità in Italia

Attualmente i prodotti petroliferi (benzine, gasoli, gpl, bunker e jet fuel), miscelati con quote crescenti di biocarburanti, assicurano oltre il 92% del fabbisogno energetico nei trasporti

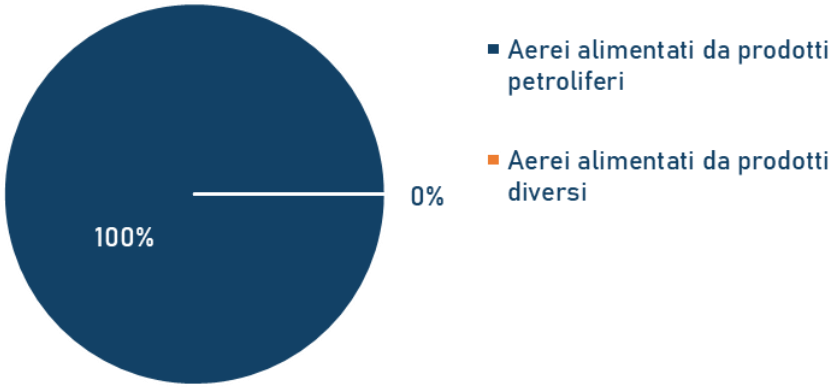
Parco circolante veicoli leggeri



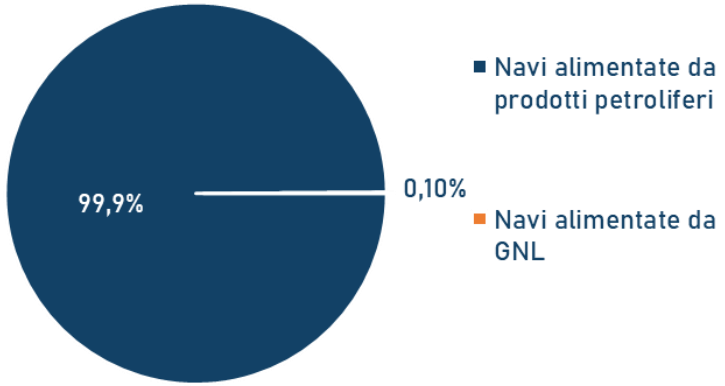
Parco circolante veicoli industriali



Flotta aerea



Flotta navale



Fonte: Rie 2020, «Opzioni e prospettive per il trasporto aereo., marittimo e stradale al 2030 e 2050»

Valutazione generale del Pacchetto Fit For 55

- Obiettivi: condivisibili anche se molto ambiziosi
- Strumenti: non tutti funzionali ed efficaci per il raggiungimento di tali obiettivi.
- Misure: non sempre coerenti tra loro e con una articolazione temporale non ben definita
- Poco presenti valutazioni sulla reale sostenibilità economica e sociale del percorso indicato, in relazione a:
  - salvaguardia dell'occupazione, competitività delle imprese e del tessuto industriale nazionale, rispetto alla concorrenza asimmetrica dei Paesi extra-UE;
  - costi e sicurezza energetica

Criteri adottati per valutare le misure del FIT for 55

Valutazione della sostenibilità complessiva del percorso delineato (sostenibilità ambientale, economica e sociale):

- Valorizzazione delle diverse vocazioni tecnologiche nazionali nonché delle competenze e delle capacità dei settori più direttamente coinvolti nella transizione
- Pianificazione dei tempi della transizione articolandoli sulla base dell'evoluzione delle diverse tecnologie
- Impiego immediato ed esportazione delle tecnologie mature
- "Protezione" dell'industria nazionale dalla concorrenza asimmetrica dei Paesi extra UE
- Aumento della sicurezza energetica e stabilizzazione dei prezzi dell'energia

La proposta del settore per i trasporti

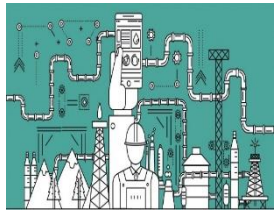
Introduzione di quote crescenti di Low Carbon Fuels nei prodotti tradizionali fino alla loro completa sostituzione

I low carbon fuels, sia liquidi che gassosi, sono classificati, in funzione della materia prima rinnovabile utilizzata, in:

- biocarburanti tradizionali ottenuti da oli vegetali 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 (carburanti sintetici) ottenuti dalla sintesi di idrogeno rinnovabile e CO_2, ricavata dall'atmosfera o molto più opportunamente da sorgenti concentrate

Tali prodotti determinano nel loro ciclo di vita un taglio della CO_2, rispetto al corrispondente prodotto fossile, variabile in funzione della materia prima utilizzata che va da un minimo del 40% ad oltre l'80% per i biocarburanti avanzati e oltre 90% per gli e-fuels

I low carbon fuels



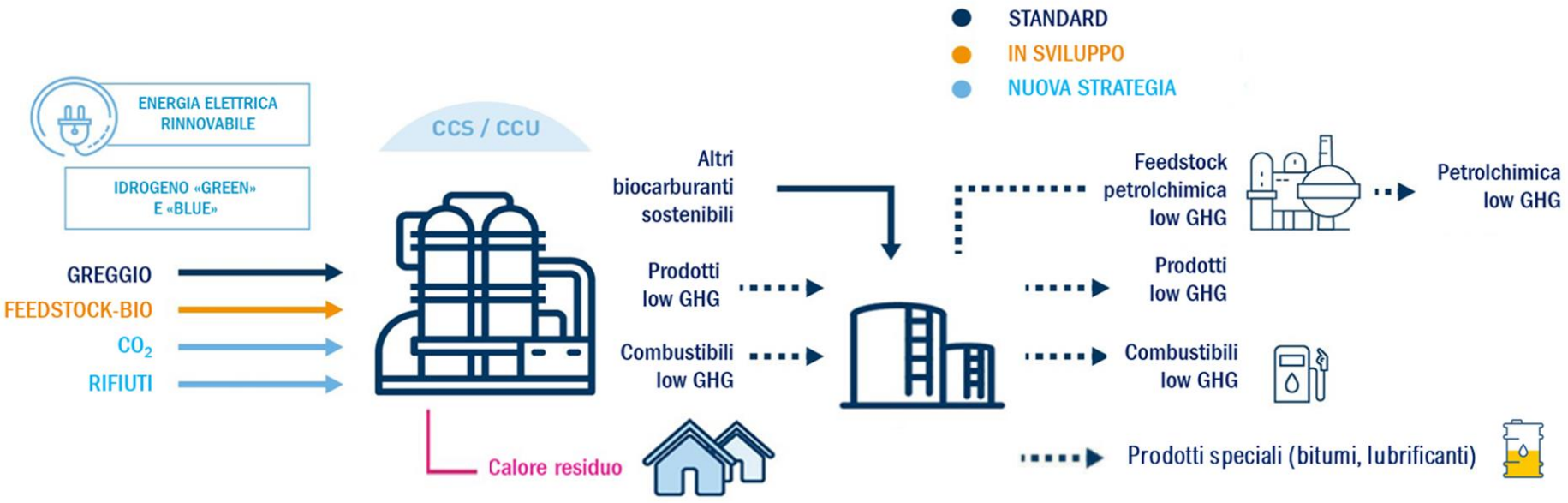
L'Italia è già leader nelle tecnologie di produzione di biocarburanti con due bioraffinerie, la prima realizzata già nel 2013

Si sta investendo anche per lo sviluppo di impianti, integrati nel tessuto produttivo locale, per la produzione di recycled carbon fuels e, in via sperimentale, in impianti di produzione di e-fuels.

Producono i seguenti vantaggi:

- Utilizzabili per tutti i tipi di trasporto
- Impiegabili nel parco circolante esistente con vantaggi ambientali immediati
- Contribuiscono significativamente alle filiere dell'economia circolare
- Consentono lo sviluppo nel lungo termine dei motori a combustione interna (MCI) in cui la filiera nazionale della componentistica è strategica
- Valorizzano il patrimonio infrastrutturale esistente nel nostro Paese (13 raffinerie- di cui due bioraffinerie; oltre 100 depositi > 3000 mc; 21.700 punti vendita)
- Sviluppano filiere interamente nazionali, senza dipendere da manufatti o materie prime in mano a pochi Paesi
- Consentono la riconversione delle professionalità oggi impiegate nella filiera dei carburanti tradizionali, circa 150.000 unità - tra diretti ed indotti -, incrementando il patrimonio di competenze esistente

La raffineria: hub energetico in un cluster industriale



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 CO_2 all'interno di tali cluster implementando schemi comuni di CCS e di CCU con altre realtà industriali presenti sul territorio

Fattori abilitanti allo sviluppo dei low carbon fuels (LCF)

Quadro normativo

	Un prezzo della CO_2 stabile e adeguato	Protezione dal Carbon Leakage CBAM e ETS	Neutralità tecnologica LCA	Un mercato per i LCF/Refuels No phase out MCI Credit system	Accesso ai finanziamenti
Sostenibile	✓	✓	✓	✓	✓
Penalizzante	✗	✗	✗	✗	✗

Valutazione principali misure Fit for 55 di più diretto interesse

- CO2 veicoli - COM 556 -modifica del regolamento sugli standard emissivi di CO2 per auto e veicoli commerciali leggeri
- ReFuelEU Aviation – COM 561 – trasposto aereo sostenibile
- FuelEU Maritime – COM 562 – uso combustibili rinnovabili o a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo
- RED - COM 557 - modifiche alla direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili
- ETD –COM 563 – ristrutturazione tassazione prodotti energetici e elettricità
- ETS – COM 551 - revisione del sistema di scambio di quote di emissione
- CBAM - COM 564 – istituzione meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere

CO_2 veicoli - COM 556 -modifica del regolamento sugli standard emissivi di CO_2

Proposta

- Il limite attuale di 95 g/km per le auto e i veicoli commerciali leggeri dovrà essere ridotto del 55% (oggi 37,5%) a partire dal 2030 e del 100% dal 2035
- Le emissioni continueranno ad essere misurate solo allo scarico (Tank-to-Wheel)

Commenti

- Non si contestano i nuovi limiti ma si ritiene distorsivo e non corretto il metodo di calcolo applicato
- Le emissioni dovrebbero essere calcolate correttamente sull'intero ciclo di vita del binomio veicolo-prodotto energetico (LCA) o almeno andrebbe considerata la CO_2 emessa/assorbita a monte per la produzione del vettore energetico (WTE)

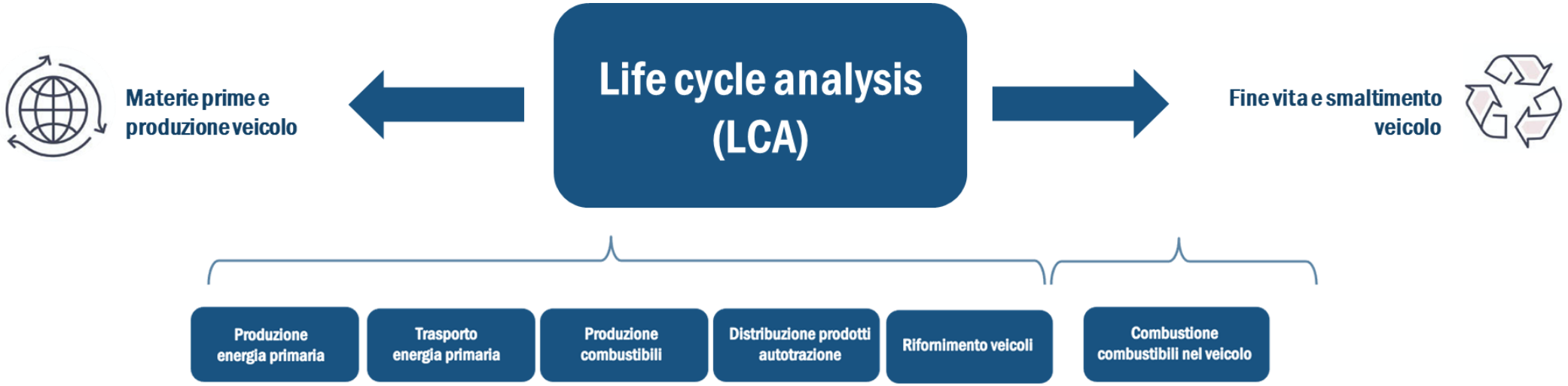
CO_2 veicoli – COM 556 -modifica del regolamento sugli standard emissivi di CO_2

- L'attuale metodo di calcolo prevede di fatto la completa elettrificazione dei trasporti:
  - esclude tutte le altre tecnologie, quali i low carbon fuels, in grado di dare da subito il proprio contributo non solo ambientale ma anche economico alle diverse filiere nazionali;
  - non raggiunge l'obiettivo di decarbonizzazione in quanto al 2035 le rinnovabili non saranno in grado di coprire la domanda incrementale derivante dall'elettrificazione dei trasporti

- La misura non è coerente con le altre misure relative allo sviluppo dei Refuels nel trasporto avio e marittimo, con la revisione della direttiva REDII e con la revisione della fiscalità energetica

- L'attuale metodo quindi non rispetta la neutralità tecnologica e introduce seri rischi di delocalizzazione delle filiere della mobilità senza reali benefici a livello globale

Perché è necessario il life cycle analisys (LCA)



- Essendo la CO_2 un climalterante e non un inquinante è importante calcolare il suo risparmio non solo nel momento e nel luogo dell'utilizzo (cioè allo scarico - TTW), ma durante l'intero ciclo di vita del prodotto
- E' quindi necessario utilizzare il metodo del Life Cycle Analysis (LCA)

Proposte su ReFuelEU Aviation (COM562) e FuelEU Maritime (COM561)

Proposte

- ReFuelEU Aviation

  Si prevede l'obbligo per i fornitori di combustibili ad aumentare la percentuale di carburanti sostenibili per l'aviazione nel carburante, compresi i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio (SAF)

  I target proposti per i SAF sono: 2% nel 2025 e 5% nel 2030 (di cui 0,7% sintetici)

- FuelEU Maritime

  Si prevedono incentivi all'utilizzo di combustibili marittimi sostenibili e di tecnologie a zero emissioni fissando un limite massimo al tenore di gas a effetto serra dell'energia utilizzata dalle navi.

  Si prevede che vengano fissati target sul carbon intensity dei fuels valutati con il sistema Well-to-Wake

Proposta su ReFuelEU Aviation (COM562) e FuelEU Maritime (COM561)

Commenti

- Anche in questo caso si concorda con l'obiettivo, tuttavia il Fit for 55 deve prevedere misure integrate tra loro

- Nel trasporto marittimo ed aereo l'unica soluzione realmente percorribile ad oggi è quella dei LCF

- Un quadro legislativo che li esclude per il trasporto stradale rischia di pregiudicare gli investimenti per il loro sviluppo e il raggiungimento delle necessarie economie di scala nella loro produzione. Si rischia così di bloccare anche la decarbonizzazione del trasporto marittimo e di quello aereo

- Per favorire lo sviluppo del mercato dei low carbon fuels per il settore marittimo e per l'aviazione è necessario inoltre:
  - sviluppare appropriate politiche di sostegno economico e finanziario per la ricerca e l'industrializzazione
  - introdurre e potenziare il moltiplicatore previsto per i biocarburanti dalla direttiva RED II

RED - COM 557 - modifiche alla direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili

Proposta

Entro il 2030, il 40 % della domanda totale di energia nell'UE dovrà essere prodotto da fonti rinnovabili, nel settore dei trasporti viene eliminato il meccanismo delle quote minime di miscelazione di energia rinnovabile nella benzina e nel diesel, lasciando solo l'obbligo basato sulla carbon intensity dei fuels utilizzando una quota minima di fules avanzati

Entro il 2030 si dovrà passare dall'attuale taglio del 6% della carbon intensity ad un taglio del 13%

Commenti

- Positiva la valutazione oggettiva del contributo reale dei fuels in base alla loro carbon intensity, non valorizzato invece in altre misure del Pacchetto (COM556 su standard emissivi veicoli)
- Importante non limitare, anzi ampliare, l'uso delle materie prime derivanti da rifiuti e residui dell'agricoltura
- Urgente emanare le metodologie per il calcolo del GHG saving dei fuels da carbonio riciclato e dei biocarburanti prodotti in co-processing

ETD –COM 563 – ristrutturazione tassazione prodotti energetici e elettricità

unione energie per la mobilità

Proposta

Le aliquote minime vengono definite sulla base del contenuto energetico e delle «prestazioni ambientali» dei singoli prodotti

Commenti

Si condivide l'opportunità di un nuovo approccio metodologico alla tassazione purché basato su criteri tecnico scientifici

Tali nuovi criteri:

- consentirebbero finalmente una riduzione delle aliquote per i low carbon fuels oggi sottoposti alla stessa tassazione del prodotto fossile con cui sono miscelati
- comporterebbero lievi aggiustamenti sulle aliquote minime di benzina e gasolio, che comunque restando ben al di sotto di quelle oggi applicate in Italia (la più alta d'Europa per il gasolio e la seconda più alta per la benzina)
- determinerebbero impatti più significativi sui prodotti gassosi (GPL, GNC e GNL), per i quali è però importante calibrarne gli effetti trattandosi di prodotti di transizione la cui penalizzazione è in contraddizione con la revisione della DAFI

Occorrerà valutare attentamente:

- gli effetti della tassazione dei combustibili marina e aviazione, dati i rischi di compromettere la competitività del sistema industriale europeo
- gli effetti dell'eliminazione dei cd «sussidi» sulla competitività, anche nella Comunità, di specifiche categorie di utilizzatori (es. autotrasportatori)
- le reali «prestazioni ambientali» dei singoli prodotti/vettori energetici senza pregiudizi

ETS – COM 551 - revisione del sistema di scambio di quote di emissione

Proposta

- Incremento del taglio, entro il 2030, delle emissioni di CO2 (rispetto ai livelli del 2005) nell'industria manifatturiera dal 43% al 62%
- Allineamento dell'ETS nel trasporto aereo al sistema internazionale CORSIA con progressiva eliminazione dell'assegnazione di quote gratuite
- Applicazione dell'ETS al trasporto marittimo
- Introduzione di un sistema ETS separato da quello industriale per il trasporto stradale e per il riscaldamento civile

Commenti

- Non dovrà comportare alcun impatto negativo sulla competitività del nostro sistema industriale: l'aumento delle ambizioni ambientali richiede un rafforzamento delle misure di protezione dal Carbon Leakage per evitare estesi fenomeni di delocalizzazione delle industrie

CBAM-COM 564– istituzione meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere

Proposta

- Il sistema fisserà un prezzo del carbonio per le importazioni di determinati prodotti per garantire che l'azione per il clima in Europa non porti alla rilocalizzazione delle emissioni

- Nella prima fase entro il 2026 si applicherà solo a 5 settori industriali: elettricità, acciaio, alluminio, cemento e fertilizzanti

Commenti

- La misura è efficace per le importazione ma rischia di penalizzare le esportazioni se dovesse sostituire e non integrare/rafforzare le attuali misure di protezione dal Carbon Leakage con le quote gratuite previste dal sistema ETS

unione energie per la mobilità

Vi invitiamo a seguirci sui nostri canali social

www.unem.it @unem_it /company/muoversi