



## **Impatto del pacchetto Fit For 55 sulla domanda di combustibili nel settore dei trasporti**

**Franco Del Manso**

## Contenuti di maggior interesse della Direttiva 2023/959/UE

Misura	Contenuti Direttiva
Soggetti obbligati	Chi immette in consumo di combustibili utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale, combustibile agricolo escluso
Livello di ambizione	<b>- 43,7% al 2030 rispetto al 2005 come stabilito dal Regolamento 2023/85/UE - Effort Sharing</b>
Entrata in vigore	La vendita all'asta delle quote si avvierà a partire dal 2027 (possibile slittamento di 1 anno per alti prezzi energia). Il Fattore di Riduzione Lineare - LRF = 5,15% dal 2024 > LRF = 5,38% dal 2028.
Deroghe	Fino al 31.12.2030 deroga per i soggetti stabiliti in uno Stato Membro in cui è in vigore la carbon tax per gli anni 2027-2030 se: <ul style="list-style-type: none"><li>• Lo SM notifica la carbon tax e questa è in vigore per il periodo 2027-2030;</li><li>• La carbon tax nazionale è superiore al prezzo medio di aggiudicazione delle aste dei permessi di emissione</li><li>• La CE non solleva obiezioni</li></ul>
Misure di adeguamento dei prezzi	Se il prezzo medio delle quote supera il prezzo di 45 euro per un periodo di 2 mesi consecutivi > 20 milioni di quote sono liberate dall'MSR Se, per più di 3 mesi il prezzo medio delle quote è più del doppio del prezzo medio delle quote nei sei mesi precedenti rilascio di 50 milioni di quote. Se è il triplo saranno rilasciate 150 milioni



## Impatto dell'ETS2 sui consumi energetici del trasporto

- In Italia nel 2005 i consumi di prodotti petroliferi per il trasporto stradale ammontavano a circa 40 milioni di tonnellate, corrispondenti (semplificando) a circa 120 milioni di tonnellate di CO2
- Per rispettare l'obbligo di riduzione del 43%, nel 2030 le emissioni del trasporto stradale dovranno essere ridotte a circa 68 milioni di tonnellate di CO2
- Quindi, in termini di prodotti petroliferi fossili (benzina, diesel e GPL) potranno essere immessi in consumo al massimo circa 22 milioni di tonnellate
- Tutto il resto della domanda di mobilità stradale dovrà essere soddisfatto da biocarburanti, combustibili sintetici, idrogeno ed energia elettrica a cui questa norma assegna un valore di emissioni di CO2 pari a zero
- La direttiva inoltre non prevede il rilascio di quote gratuite che, pertanto, dovranno essere tutte acquistate con meccanismi d'asta. Viene al riguardo fissato un tetto massimo del costo della CO2 a 45 €/ton. che, come minimo, significa una "carbon tax" di circa 135 €/ton. su benzina, diesel e GPL immessi sul mercato. Il valore di 45 €/ton. è abbastanza ottimistico per cui prevediamo un valore della «carbon tax» decisamente superiore al 2030

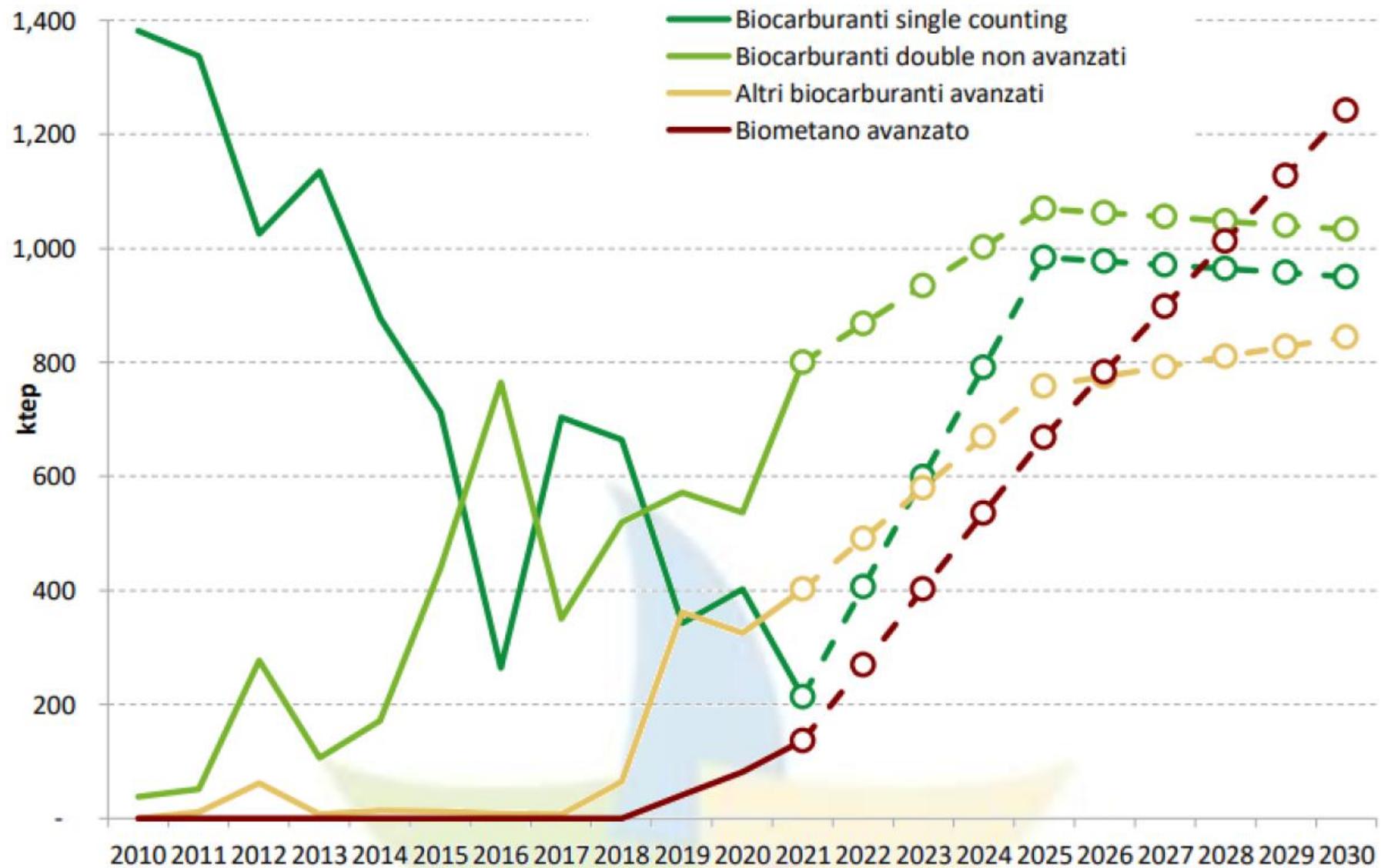


## Contenuti di maggior interesse della Direttiva RED III

Misura	Contenuti Direttiva
Rinnovabili nei consumi finali UE al 2030	42,5% con un ulteriore valore indicativo del 2,5% per raggiungere il 45%
Rinnovabili nei trasporti al 2030	Quota energia rinnovabile nei trasporti al 29% (con moltiplicatori) oppure GHG Saving del 14,5%
Sub-target nei trasporti al 2030	5,5% minimo advanced biofuels di cui 1,0% minimo di RFNBO
Impatto sui fuels	Ipotizzando una domanda di fuels intorno a 30 Mton nel 2030, almeno il 30% deve essere energia rinnovabile che riporta il dato sui prodotti petroliferi intorno a 20- 22 Mton
Prodotti food/feed	Phase-out al 2030 con le traiettorie della RED II
Settore industriale	Incremento uso energia rinnovabile dell' 1,6%/anno – Utilizzo minimo del 42% di idrogeno proveniente da combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) entro il 2030 e 60% entro il 2035.



# La previsione del Nuovo PNIEC



## Principali contenuti del Regolamento 2023/1805/UE

Misura	Contenuti Regolamento
<b>Campo applicazione</b>	Tutte le navi con tonnellaggio superiore alle 5.000 tonnellate lorde, rispetto a tutta l'energia utilizzata a bordo tra i porti dell'UE, e al 50% dell'energia nei viaggi in cui il porto di partenza o di arrivo è al di fuori dell'UE
<b>Target riduzione GHG Intensity rispetto al riferimento 91,16 gCO<sub>2</sub>/MJ</b>	<b>2% a partire dal 2025, del 6% dal 2030, 14,5% dal 2035, 31% dal 2040, 62% dal 2045 e dell'80% al 2050</b>
<b>Effetti sul bunker</b>	<b>La carbon intensity di riferimento è uguale per tutti ed è pari a 91,16 gCO<sub>2</sub>/MJ e sulla base della carbon intensity, ad esempio, di biodiesel (26,4 gCO<sub>2</sub>/MJ) ed HVO (15,6 gCO<sub>2</sub>/MJ), possiamo calcolare che per raggiungere il primo target del Regolamento (- 2% nel 2025) occorrono 2,8% di biodiesel o 2,4 di HVO. Per il 2030 (- 6% della carbon intensity) occorrerebbero 8,6% di biodiesel oppure 7,2% di HVO.</b>
<b>Materie prime eleggibili</b>	Food and feed non eleggibili
<b>RFNBO</b>	Misure per incoraggiare l'adozione di RFNBO nel trasporto marittimo: qualora entro il 2031 l'utilizzo di RFNBO risulti inferiore all'1% scatterà un obbligo di utilizzo di tali prodotti del 2% a partire dal 2034



## Applicazione ETS al settore marittimo - ETS Maritime

Misura	Contenuti Direttiva
Campo applicazione	Tutte le navi di stazza superiore a 5.000 GT e quelle da navi offshore (a partire dal 2027). Si applica al 100% dei viaggi intraUE e al 50% dei viaggi da e per porti extraUE
Soggetti obbligati	Armatori
Avvio legislazione	La restituzione delle quote di emissione avverrà in modo graduale a partire dal 40% nel 2024 per passare al 70% nel 2025 e al 100% nel 2026.
Impatto economico potenziale	Non sono previste quote gratuite. Da una tonnellata di bunker 3 ton di CO <sub>2</sub> . Con la CO <sub>2</sub> a 100 €/ton il maggior costo è pari a 300€ per tonnellata di bunker I biocarburanti e i combustibili sintetici che rispettano i criteri di sostenibilità della RED vengono considerati ad emissioni zero.

Per quanto riguarda il prezzo dei combustibili per la marina oggi il prodotto 0,5%max. di zolfo (olio combustibile o gasolio) è compreso tra 600 e 700 \$/ton mentre il prodotto 0,1%max. di zolfo, cioè gasolio è intorno a 900 \$/ton. Per i biocarburanti il biodiesel è collocabile intorno a 1000\$/ton. e l'HVO a 2000 - 2500 \$/ton.



## Principali contenuti del Regolamento 2023/2405/UE

Misura	Contenuti Regolamento
Soggetti obbligati	Compagnie aeree e fornitori di fuels
Blending mandate	<b>2% entro il 2025, 6% nel 2030, 20% nel 2035, 34% nel 2040, 42% nel 2045 e il 70% entro il 2050 con una quota minima di combustibili sintetici come e-cherosene dell'1,2% nel 2030, 2% nel 2032, 5% nel 2035, 10% nel 2040, 15% nel 2045 e del 35% nel 2050</b>
Materie prime eleggibili	Estensione delle materie prime per i SAF ma food and feed non eleggibili
Definizione di SAF	Biocarburanti, carburanti a base di carbonio riciclato e carburanti sintetici nel pieno rispetto dei criteri di sostenibilità stabiliti dalle direttive RED
Book and Claim	Previsto per 10 anni. Il mandato di miscelazione SAF può essere rispettato come media ponderata delle quantità che hanno fornito in tutta l'UE,



## Applicazione ETS al settore aereo - ETS Aviation

<b>Misura</b>	<b>Contenuti Direttiva</b>
<b>Campo applicazione</b>	Voli in partenza da o in arrivo a un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro
<b>Soggetti obbligati</b>	Compagnie aeree
<b>Avvio legislazione</b>	La restituzione delle quote di emissione avverrà in modo graduale a partire dal 2024 per passare al 100% soggetto ad asta nel 2026.
<b>Assegnazione quote</b>	La quantità totale di quote da assegnare agli operatori aerei per l'anno 2024 è pari alla quantità totale di quote assegnate agli operatori aerei che svolgevano attività di trasporto aereo nell'anno 2023, ridotta del fattore di riduzione lineare



## Contenuti di maggior interesse della Direttiva 2023/1791/UE

Misura	Contenuti Direttiva
Principio politico	“Energy Efficiency first” da adottare sempre nelle politiche nazionali e comunitarie
Obiettivo vincolante a livello UE	<b>Miglioramento efficienza energetica tale da ridurre il consumo finale dell'UE dell' 11,7% entro il 2030 (rispetto alle proiezioni di riferimento del 2020) con un target di consumo di energia finale dell'Unione non superiore a 763 Mtep. Fissato inoltre un obiettivo indicativo al 2030 di consumo di energia primaria non superiore a 992,5 Mtep. Per l'Italia il consumo finale di energia al 2030 dovrà scendere sotto i 100 Mtep (nel PNIEC sono indicate 95 Mtep mentre il Target UE è di 92,5 Mtep)</b>
Incremento del risparmio energetico annuo	Dallo 0,8% (attuale) si passa all' 1,3% (2024-2025), poi all' 1,5% (2026-2027) e all' 1,9% dal 2028 in poi. Si tratta di una media dell' 1,49% dei nuovi risparmi annuali per il periodo 2024-2030.
Obblighi per la pubblica amministrazione	Obiettivo annuo di riduzione del consumo energetico pari all' 1,9% e obbligo di ristrutturazione edilizia del 3% annuo.
Sistema di gestione dell'energia e audit energetici	Obbligo di un sistema di gestione dell'energia per le imprese con un consumo medio annuo di energia superiore a 85 TJ nei tre anni precedenti e di audit energetico per quello con consumo medio annuo superiore a 10 TJ

