



“Proposta di aggiornamento del Piano nazionale integrato per l’energia e il clima (PNIEC)”

*Esame presso le Commissioni
VIII (Ambiente) e X (Attività Produttive)
della Camera dei deputati*

Contributo Unem

30 aprile 2024

Illustri Presidenti, Onorevoli Deputati,

anzitutto, ringraziamo dell'opportunità concessa alla nostra Associazione di trasmettere un contributo scritto su un tema di rilevante importanza qual è quello del PNIEC, la cui proposta di aggiornamento è all'esame delle Vostre Commissioni.

Unem – Unione Energie per la Mobilità riunisce le principali imprese che operano nei settori della raffinazione, dello stoccaggio e della distribuzione di carburanti e combustibili 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**.



1

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:

- 115 milioni litri/giorno di carburanti, di 6 milioni di biocarburanti;
- 16 milioni litri/giorno di jet fuel;
- 9 milioni litri/giorno di prodotti per la navigazione;
- 1,4 milioni di litri/giorno di lubrificanti;
- 4,6 milioni kg/giorno di bitumi.



150 mila occupati (diretti e indiretti) altamente qualificati

Oltre 80 miliardi di euro di fatturato annuo

Un contributo alla bilancia commerciale pari a 20 miliardi di euro/anno in termini di valore delle esportazioni

Un valore aggiunto all'economia di 7,9 miliardi di euro/anno

Contribuisce allo sviluppo di numerose aziende di piccole e medie dimensioni, fortemente specializzate

Investiti ultimi 20 anni circa 27 miliardi di euro, soprattutto per la salvaguardia ambientale e la sicurezza

Oltre 1.000 brevetti registrati

PROPOSTA AGGIORNAMENTO PNIEC

Obiettivi e target del PNIEC 2023

La Commissione UE ha rilevato il mancato raggiungimento del target per i trasporti stabilito a livello nazionale dal Regolamento Effort Sharing (ESR), che disponeva una riduzione delle emissioni di CO₂ del 43,7% rispetto a quelle del 2005, raccomandando all'Italia ulteriori azioni sul settore dei trasporti e su quello residenziale. A tal fine, la Commissione UE ha raccomandato misure per assicurare l'affidabilità e la continuità operativa nel settore refining nel periodo di transizione, per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti. Affinché ciò possa concretizzarsi, sarà necessario sostenere la graduale riconversione di parte delle raffinerie verso la produzione di Low Carbon Fuels (LCF), nonché salvaguardare l'efficienza delle raffinerie tradizionali limitando disottimizzazioni impiantistiche conseguenti alla riduzione della domanda.

La nostra vision (decarbonizzazione, sicurezza energetica e competitività)

Per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione fissati dal PNIEC 2023 è necessario puntare su un ampio mix di soluzioni energetiche, che si poggia su un solido principio di neutralità tecnologica che, valorizzando innovazione e competenze, possa efficacemente perseguire l'obiettivo della decarbonizzazione. In quest'ottica, il ruolo dei Low Carbon Fuels (LCF) e il contributo che gli stessi potranno dare alla decarbonizzazione dei trasporti potrà essere cruciale anche per sviluppare "filiera" strategiche e nazionali.

Inoltre, bisogna considerare che i dati correnti relativi alla conversione del parco veicolare dimostrano che gli attuali livelli di immatricolazione del parco di veicoli elettrici (66.700 unità nel 2023, con un circolante di 219.540 unità) rendono altamente improbabile il raggiungimento sia dei target del PNIEC 2019, che prevedeva l'immatricolazione di 1,8 milioni di unità già al 2025, sia del nuovo del 2023, che presume il raggiungimento di 6,4 milioni di unità al 2030. È evidente che, qualora il mercato delle autovetture elettriche non riuscisse a svilupparsi, come appare evidente dalle tendenze di questi ultimi anni, si potrà generare un divario verso gli obiettivi di riduzione delle emissioni evidenziati dal PNIEC.

Il contributo dei Low Carbon Fuels (LCF)

Una maggiore penetrazione dei LCF consentirebbe di contribuire a colmare gran parte del divario tra gli obiettivi del PNIEC 2023 e il target previsto dall'ESR, anche in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi elettrici (obiettivi BEVs). Nello specifico, il contributo dei LCF, fissato nel PNIEC 2023 in 4,5 Mtep al 2030, potrebbe essere innalzato ad oltre 5 Mtep, di cui oltre 3 Mtep di biocarburanti liquidi, 1,2 Mtep di biometano e 0,7 Mtep di RFNBO.

Un aumento di 0,5 Mtep di biocarburanti liquidi, come già previsto negli scenari elaborati da Unem nel 2022, consentirebbe una riduzione delle emissioni di GHG di circa 1,5 MtonnCO₂eq contribuendo al taglio delle emissioni nell'ambito ESR, ovvero compensando il venire meno dalle strade di circa 750.000 BEV.

Con una ulteriore disponibilità addizionale di 2 Mtep di biocarburanti liquidi in Italia, si abbatterebbero ulteriori 6 MtonnCO₂eq nel settore dei trasporti, cui potrebbero aggiungersi quelle derivanti da un potenziamento della capacità produttiva anche del biometano. Si noti che per abbattere 5-6 Mtonn di CO₂, corrispondenti a circa 2 Mtep aggiuntivi di LCF, occorrerebbero almeno altri 3,5 milioni di BEV, il

cui costo per il bilancio dello Stato, con gli attuali incentivi (8.000 euro/auto mediamente), ammonterebbe a 25-30 miliardi di euro solo per l'acquisto dell'auto, somma decisamente superiore agli 8 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi necessari per i LCF.

Tale scenario, inoltre, non presenta divergenze solo nell'ammontare delle risorse complessive necessarie, ma anche nella valutazione del costo della CO₂ abbattuta per euro investito (efficientamento economico). Nel caso delle BEV, a fronte di un incentivo all'acquisto di 8.000 euro corrisponde un abbattimento della CO₂ pari a 8-10 TonnCO₂ nel ciclo di vita dell'auto, con un costo della CO₂ rimossa non inferiore agli 800 euro. Nel caso dei LCF, ipotizzando un maggior costo di 500 euro/Tonn rispetto al combustibile fossile e un abbattimento della CO₂ di 2,5 Tonn, il costo della tonnellata di CO₂ abbattuta sarebbe di 200 euro, decisamente inferiore agli 800 conseguibili con le BEV.

In tale quadro, occorre quindi creare le opportune precondizioni per lo sviluppo dei LCF, agendo sia sul lato dell'offerta, stimolando e sostenendo la produzione degli operatori nazionali, sia su quello della domanda, intervenendo in particolar modo sulla fiscalità.

Inoltre, nel raggiungimento degli obiettivi energetici e climatici, sarà fondamentale la realizzazione del piano di investimenti privati. Nel solo settore petrolifero sono previsti 8-9 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi al 2030: è pertanto essenziale introdurre misure concrete, quali sostegni economici indirizzati agli investimenti, ma anche la semplificazione e la velocizzazione delle procedure autorizzative.

I vantaggi riconosciuti in relazione allo sviluppo dei LCF sono molteplici:

- consentono una immediata riduzione dell'impronta carbonica, con impatti tra il 60% e il 95% di CO₂ per megajoule (MJ) rispetto ai combustibili fossili;
- sono utilizzabili per tutti i tipi di trasporto – stradale, marino, aereo (SAF);
- sono impiegabili nel parco circolante esistente ed hanno quindi il pregio di sostenere la filiera della componentistica automotive;
- sviluppano modelli di economia circolare all'interno di una filiera nazionale senza dipendere da materie prime gestite da pochi Paesi;
- valorizzano il patrimonio infrastrutturale esistente nel nostro Paese (13 raffinerie - di cui 2 bioraffinerie; oltre 100 depositi > 3000 mc; 21.700 punti vendita);
- consentono la riconversione delle professionalità impiegate nella filiera dei carburanti tradizionali, circa 150.000 unità, incrementando il patrimonio di competenze esistente;
- sostengono la sicurezza energetica del Paese.

Misure abilitanti per l'implementazione e la valorizzazione dei LCF

Al fine di rendere realmente economicamente e socialmente sostenibile la transizione cui tende il PNIEC, anche attraverso una disponibilità addizionale di 2 Mtep di biocarburanti liquidi in Italia - e dunque il conseguente abbattimento di ulteriori 6 MtonnCO₂eq nel settore dei trasporti - occorrerebbe implementare le seguenti misure abilitanti:

- mantenere un approccio pragmatico e neutrale sulle diverse tecnologie che concorreranno alla decarbonizzazione del settore dei trasporti;
- revisionare la disciplina comunitaria, unidirezionale e disabilitante per quanto riguarda il calcolo delle emissioni dei veicoli leggeri e pesanti, al fine di privilegiare e adottare il sistema di calcolo legato al ciclo di vita delle emissioni (LCA) invece di quello "Tank-to-Wheel";
- favorire gli investimenti per la riconversione parziale o totale delle raffinerie per la produzione di carbon neutral fuels;

- sostenere il settore rispetto alla concorrenza asimmetrica dei Paesi extra-UE, salvaguardando la competitività del tessuto industriale nazionale e la sicurezza energetica;
- promuovere l'utilizzo dei carbon neutral fuels nel trasporto pubblico;
- incentivare l'utilizzo dei carbon neutral fuels nella mobilità privata, prevedendo una apposita fiscalità legata all'impronta carbonica dei fuels.

Sicurezza energetica

La sicurezza energetica (Security of Supply) risulta cruciale nell'assetto geopolitico, specialmente alla luce dell'esperienza maturata dall'instabilità degli ultimi due anni.

Poiché i combustibili liquidi fossili e rinnovabili soddisfano complessivamente oltre il 95% della domanda di energia nel settore dei trasporti, è necessario garantire altresì l'adeguatezza delle infrastrutture che garantiscono l'approvvigionamento del mercato, attraverso una graduale riconversione delle raffinerie verso la produzione di LCF, l'integrazione con impianti chimici situati in prossimità, la creazione di hub energetici (bio-raffineria, H₂, waste-to-oil, rinnovabili), nonché la trasformazione in raffinerie consortili ovvero riconversione industriale in poli logistici dedicati al trasporto merci e all'intermodalità.

A tal fine, diventa cruciale e strategico aprire un confronto interministeriale sul futuro della raffinazione, che tenga conto della progressiva riduzione della domanda e della necessità di continuare a garantire comunque gli approvvigionamenti.

Idrogeno

Il settore della raffinazione produce e utilizza la maggior quantità di idrogeno, pari, in Italia, a 500 kTonn all'anno. La domanda di idrogeno, inoltre, continuerà ad essere sostenuta per idrogenare varie tipologie di biomassa per produrre biocarburanti avanzati e sintetici.

In base allo scenario Unem, trasmesso al MASE nell'ambito della recente Consultazione, si prevede una quota di RFNBO ancora più sostanziosa, a fronte però di una produzione prevalente di idrogeno low carbon da affiancare al "green" per tutte le tipologie di utilizzo.

Appare dunque necessaria l'implementazione di un sistema di incentivazione volto a favorire lo sviluppo di una produzione di idrogeno low carbon "blu", ossia caratterizzato dalla cattura e stoccaggio della CO₂ in fase produttiva.

CCS – Carbon Capture and Storage

Nei settori hard-to-abate i sistemi di cattura e stoccaggio della CO₂ risultano cruciali. Diversi Paesi europei sono già in fase di implementazione avanzata e, pertanto, anche al fine di non perdere un vantaggio competitivo, si ritiene decisivo delineare un quadro di riferimento normativo chiaro per lo sviluppo della filiera, nonché sostenere la ricerca e lo sviluppo della tecnologia CCS per individuare soluzioni innovative e concorrenziali.