



# **Atto del Governo n. 292**

## **«Promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili»**

**Audizione unem**

*Commissioni Industria (10<sup>a</sup>) e Ambiente (13<sup>a</sup>) - Senato*

**20 settembre 2021**

# L'importanza dell'Atto

---

- Gli attuali obiettivi, che verranno resi ancora più sfidanti dal New Green Deal, richiedono quote sempre maggiori di energia rinnovabile con i necessari significativi investimenti. Il loro raggiungimento richiede necessariamente il contributo di tutti i settori dell'energia. Il nostro intervento si concentrerà nel settore dei trasporti, regolato dal Titolo V dell'Atto
- Il prerequisito per mobilitare tali investimenti è una normativa chiara, stabile, pienamente armonizzata con la disciplina comunitaria e coerente con gli altri Piani e target, che dia una prospettiva di lungo termine
- Il contributo che il settore può dare da subito alla decarbonizzazione dei trasporti è rappresentato dai Low Carbon Liquid Fuels, prodotti nelle raffinerie/bio-raffinerie sostituendo gradualmente le materie prime fossili con *feedstock* rinnovabili o a basso contenuto di carbonio



# I low carbon liquid fuels: cosa sono



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 principalmente dal riutilizzo di rifiuti plastici (plasmix) non utilizzabili per il riciclo chimico della plastica
- e-fuels ottenuti dalla sintesi di idrogeno rinnovabile e CO<sub>2</sub>, ricavata dall'atmosfera o molto più opportunamente da sorgenti concentrate



Tali prodotti determinano nel loro ciclo di vita un taglio della CO<sub>2</sub>, rispetto al corrispondente prodotto fossile, variabile in funzione della materia prima utilizzata. Nel caso di:

- biocarburanti tradizionali il risparmio minimo di CO<sub>2</sub> è pari al 55%
- biocarburanti avanzati il risparmio minimo di CO<sub>2</sub> è pari all'80%
- recycled carbon fuels il risparmio minimo di CO<sub>2</sub> è pari almeno al 40%
- e-fuels il risparmio minimo di CO<sub>2</sub> 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



# Quote rinnovabili al 2030 nel settore trasporti

---

L'Atto prevede, per i soggetti che immettono in consumo benzina e gasolio, un obbligo al 2030 di immissione del 16% di energia rinnovabile, di cui almeno il 2,5% al 2022 e 8% al 2030 di biocarburanti avanzati liquidi e biometano

Si tratta di obblighi superiori a quelli della direttiva RED II (14% - 0,2/3,5%), che anticipano parte dei target che saranno previsti dalla RED III. Per raggiungerli è indispensabile prevedere:

- il concorso delle diverse tecnologie
- l'utilizzo di tutte le materie prime disponibili purché rispettino puntualmente i criteri di sostenibilità



# Le tecnologie previste nell'Atto per le rinnovabili nei trasporti

Positiva l'inclusione del complesso dei low carbon liquid fuels, di cui fanno parte i biocarburanti unitamente a quelli di origine non biologica e da carbonio riciclato:

- si riconosce la validità dei biocarburanti tradizionali ed avanzati che già fanno parte dei nostri processi produttivi e distributivi rappresentando oggi il 10%, in termini di energia, dei carburanti immessi in consumo
- si prevede l'allargamento anche agli altri carburanti a basso contenuto di carbonio, promuovendo lo sviluppo di tali prodotti indispensabili, in prospettiva, per raggiungere target sempre più stringenti

Positiva la possibilità di soddisfare l'attuale obbligo anche attraverso l'utilizzo di carburanti low carbon nei settori della marina e dell'avio, poiché promuove la loro penetrazione in tali segmenti del trasporto senza pregiudicarne la competitività, oggi già compromessa dall'emergenza pandemica

Per rendere più efficace tale approccio la norma dovrebbe prevedere l'anticipo a livello nazionale della metodologia di calcolo del «GHG saving» dei carburanti da carbonio riciclato, in attesa della regolamentazione della Commissione, valorizzandone l'utilizzo da subito, dando così un importante impulso all'economia circolare



# La regolamentazione delle materie prime prevista nell'Atto <sup>(1/2)</sup>

---

Positivo il sostanziale allineamento con la Direttiva comunitaria in relazione all'utilizzo degli olii di palma e di soia nei biocarburanti

Una disciplina più restrittiva, oltre ad operare in violazione della direttiva RED II, avrebbe:

- pregiudicato il raggiungimento non solo dei nuovi target ma anche di quelli esistenti
- messo a rischio gli investimenti nel nostro Paese determinando una situazione di grande incertezza, tale da pregiudicare qualsiasi possibile futuro investimento

Positivo aver portato al 2,5% il limite massimo, in termini fisici, dei biocarburanti tradizionali prodotti a partire da specifiche materie prime (UCO e grassi animali - parte B dell'allegato VIII )



- In analogia con la norma europea andrebbe però prevista l'eliminazione degli olii di palma ad alto rischio ILUC per la produzione di biocarburanti con un minimo di gradualità a partire dal 2023, in luogo dell'eliminazione totale dal 2023
- Importante non limitare, anzi ampliare, le materie prime previste per la produzione di biocarburanti avanzati (dalla parte A dell'allegato IX della Direttiva) e dei biocarburanti tradizionali dai rifiuti\*

\*All'art. 40 comma 1, lettera c) l'Atto, richiede anche per i «fasci di frutti di palma vuoti», materia prima già inclusa nella Direttiva tra le materie prime per i biocarburanti avanzati, e per gli acidi grassi derivanti dal trattamento dei frutti di palma da olio (PFAD), la certificazione a basso rischio ILUC (biomassa a basso rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni). La prescrizione non è attuabile trattandosi di residui di lavorazioni agroindustriali svincolati dalla gestione dei terreni di provenienza della biomassa e che promuovono l'economia circolare



# Conclusioni

---

Il percorso delineato nell'Atto per le rinnovabili nei trasporti, sebbene ambizioso, è complessivamente condivisibile e valorizza il contributo del settore con la produzione dei low carbon fuels, soluzione pronta e concreta

Per la sua maggiore efficacia e economicità sarebbe necessario, come anzidetto:

- Individuare da subito una metodologia di calcolo del GHG saving dei carburanti da carbonio riciclato
- Prevedere una gradualità, a partire dal 2023, nell'eliminazione dei biocarburanti tradizionali da oli di palma
- Non limitare l'elenco delle materie prime previste per la produzione di biocarburanti rivedendo la disciplina che regola la certificazione degli scarti agroalimentari

Ovviamente un forte impulso agli investimenti è anche condizionato al riconoscimento del ruolo dei low carbon fuels nei trasporti in prospettiva post 2030, attraverso il calcolo delle emissioni dei veicoli basato sull'intero ciclo di vita







Vi invitiamo a seguirci sui  
nostri canali social

 [www.unem.it](http://www.unem.it)  [@unem\\_it](https://twitter.com/unem_it)  [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi)

per info:  
Massimiliano Giannocco  
Responsabile Rapporti con Istituzioni ed Enti locali  
[giannocco@unem.it](mailto:giannocco@unem.it)

# 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

In prospettiva le raffinerie lavoreranno nuove materie prime (biomasse, rifiuti, CO<sub>2</sub>) 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



# 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

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

