



INNOVHUB
STAZIONI SPERIMENTALI
PER L'INDUSTRIA

Innovazione e ricerca



STAZIONE SPERIMENTALE
PER I COMBUSTIBILI

Il Pacchetto “Fit for 55” della Commissione Europea

Franco Del Manso

unem

Riunione dei partecipanti alle attività riguardanti i
prodotti petroliferi, promosse dalla Commissione
UNICHIM “Prodotti Petroliferi e Lubrificanti”

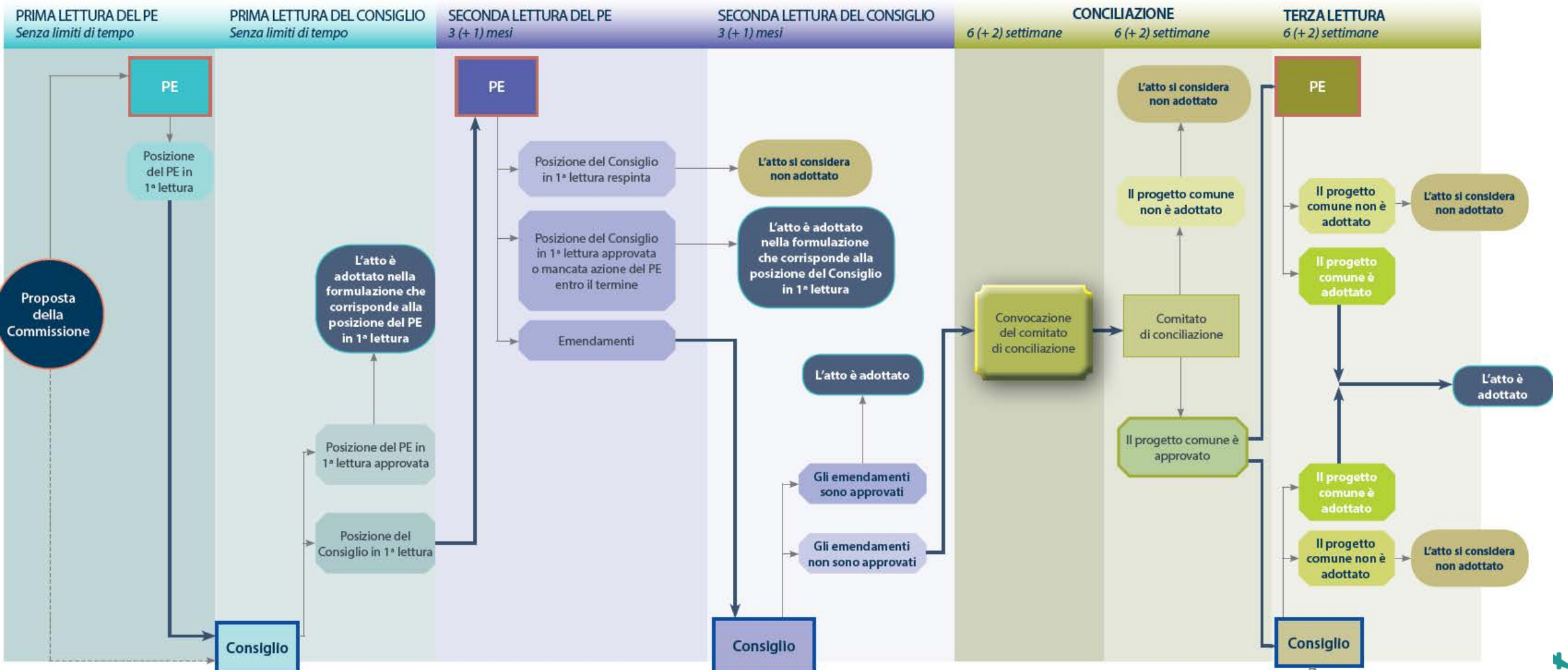
9 novembre 2021 - Virtual meeting

- **Rappresenta l'insieme delle misure regolamentari con cui la Commissione europea si impegna a ridurre del 55% le emissioni di CO2 al 2030 rispetto al 1990**
 1. **Revisione del sistema di scambio di quote di emissione (ETS)**
 2. **Nuovo meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere (CBAM)**
 3. **Revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia**
 4. **Modifica del regolamento sugli standard emissivi di CO2 per trasporto su gomma**
 5. **Revisione della direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFID)**
 6. **Revisione del regolamento sull'Effort Sharing (ESR)**
 7. **Modifiche alla direttiva sulle energie rinnovabili (RED)**
 8. **Modifiche alla direttiva sull'efficienza energetica (EED)**
 9. **Introduzione ReFuelEU Aviation, che regola i carburanti sostenibili per l'aviazione**
 10. **Introduzione FuelEU Maritime, che interviene sullo spazio marittimo europeo**
 11. **Nuovo fondo sociale per l'azione per il clima**
 12. **Revisione del regolamento sull'uso del suolo, il cambiamento di uso del suolo e la silvicoltura (LULUCF)**
 13. **Nuova strategia forestale dell'UE**



PROCEDURA LEGISLATIVA ORDINARIA — SCHEMA RIEPILOGATIVO

ALLEGATO V



- **Incremento del taglio delle emissioni di CO2 (rispetto ai livelli del 2005) nell'industria manifatturiera dal 43% al 62% da raggiungere entro il 2030.**
- **Allineamento dell'ETS nel trasporto aereo al sistema 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**



- **Non dovrà comportare alcun impatto negativo sulla competitività del nostro settore industriale**
- **L'aumento delle ambizioni ambientali dell'UE richiede un fondamentale rafforzamento delle misure di protezione dal Carbon Leakage**
- **La Riserva di Stabilità del Mercato deve gestire l'eccedenza o la scarsità di quote per migliorare la resilienza del sistema a grandi shock, come quello attuale adeguando l'offerta di quote da mettere all'asta.**
- **Auspichiamo l'applicazione di un sistema ETS al trasporto su strada sotto forma di uno schema ETS separato e con il proprio prezzo del carbonio ritenendo difficoltosa la coesistenza dello stesso schema su due settori molto diversi**



- 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 di carbonio
- Nella prima fase entro il 2026 si applicherà solo a 5 settori industriali: elettricità, acciaio, alluminio, cemento e fertilizzanti. **Vengono prese in considerazione solo le emissioni dirette.**
- L'industria della raffinazione per ora non è ricompresa **perché è difficile stimare le emissioni di CO2 in ogni singolo prodotto petrolifero. La Commissione ritiene però il settore della raffinazione da includere nel CBAM subito dopo la fase transitoria.**
- Il meccanismo mira ad incoraggiare l'industria extra UE ad adottare provvedimenti che vadano nella stessa direzione dell'UE
- Va gestito attentamente in quanto prevede la graduale eliminazione delle quote gratuite legate al Carbon Leakage



- **Integrare e rafforzare le attuali misure di protezione dal Carbon Leakage piuttosto che sostituirle**
- **Per evitare il deterioramento della competitività dell'industria dell'UE non devono essere valutate solo le importazioni ma anche i prodotti fabbricati internamente all'UE ed esportati.**
- **È fondamentale che le metodologie di calcolo del contenuto di carbonio dei prodotti importati siano del tutto conformi a quelle utilizzate per calcolare l'intensità di carbonio dei prodotti fabbricati nell'UE.**
- **Adottare rigorose procedure di controllo e di certificazione dell'intensità di CO2 ascrivibile a qualsiasi manufatto prodotto o importato dall'UE. Questa azione presumibilmente comporterà oneri piuttosto gravosi per l'introduzione di controlli efficaci ma è da noi ritenuta assolutamente necessaria per evitare ogni possibilità di distorsione del mercato**



- **Con il precedente Piano Clima Energia al 2030 l'efficienza energetica a livello UE sarebbe dovuta crescere del 32% circa rispetto al valore *business as usual*.**
- **Con il Green Deal si dovrà passare ad un valore del 36-37% di maggiore efficienza rispetto al tendenziale al 2030 per i consumi finali di energia e ad un valore del 41% per i consumi primari**
- **Sono sempre target a livello UE senza obblighi specifici per i Paesi membri**
- **Obiettivo della Commissione è quello di traguardare nell'UE al 2030 consumi finali di energia di 787 Mtoe e consumi primari di energia di 1023 Mtoe rispetto alle 956 e 1253 Mtoe rispettivamente attese nel Piano Energia e Clima**



- **L'aumento dei target di riduzione deve essere attentamente valutato in relazione agli sforzi che i Paesi hanno già effettuato negli anni precedenti**
- **È inaccettabile la proposta di non conteggiare i contributi di miglioramento dell'efficienza energetica se questi coinvolgono combustibili fossili**
- **Inspiegabile perché i margini di miglioramento conseguibili nelle tecnologie che ancora impiegano combustibili fossili non debbano essere conteggiati.**
- **Fissare target di consumo in valore assoluto determina un blocco allo sviluppo industriale che può essere realizzato anche con un aumento dei consumi ma con tecnologie altamente efficienti (riducendo l'intensità energetica del PIL)**



- **Coerentemente con le decisioni adottate sui nuovi limiti alle emissioni di CO₂, la Commissione impone agli Stati membri di garantire la ricarica o il rifornimento dei veicoli con alimentazioni alternative**
- **Sarà in particolare necessario aumentare la capacità di ricarica o di rifornimento in linea con le vendite di autovetture a emissioni zero**
- **Sulle principali autostrade occorrerà installare punti di ricarica e di rifornimento a intervalli regolari:**
 - ogni 60 km per la ricarica elettrica
 - ogni 150 km per il rifornimento di idrogeno



- **Conferma della base legale che impone l'unanimità dei Paesi dell'Unione per l'approvazione finale**
- **Le aliquote minime vengono definite sulla base del contenuto energetico e delle prestazioni ambientali dei singoli prodotti**
- **Quelle dei prodotti fossili vengono aumentate mentre sull'elettricità di fatto non c'è alcuna tassazione indipendentemente dal suo utilizzo e da come si produce**
- **La Commissione ritiene infatti l'elettrificazione l'unica tecnologia in grado di consentire il raggiungimento del target «net zero emission» al 2050**
- **È necessario mantenere la proporzionalità prevista per le aliquote minime quando si applica una tassazione più elevate per taluni prodotti**



- **L'obiettivo del Green Deal al 2030 è quello di un taglio del 55% delle emissioni registrate a livello comunitario nel 1990**
- **Non tutti i Paesi membri sono in grado di contribuire allo stesso modo al raggiungimento di tale obiettivo e quindi il regolamento «Effort Sharing» individua la ripartizione degli impegni tra gli Stati membri**
- **Per esigenze di verifica e controllo gli obiettivi dei singoli Paesi viene riparametrato sull'anno 2005**
- **Per l'Italia il taglio delle emissioni al 2030 rispetto a quelle del 2005, fissato al 33% quando il taglio comunitario era del 40%, ora cresce al 43,5% con il taglio comunitario al 55%**



Tabella - Carburanti per motori - Confronto livelli di imposizione fiscale ed emissioni CO2

	Aliquote minime 1° gennaio 2010	Aliquote minime 1° gennaio 2023	Aliquote minime 1° gennaio 2033	Aliquote effettive oggi in Italia	Emissioni CO2 unità di misura fiscali	€/tCO2 con aliquote effettive Italia
Benzina (€/1000 lt)	359	349	349	728,4	2,4 tCO2/1000 lt	303
Gasolio (€/1000 lt)	330	388	388	617,4	2,7 tCO2/1000 lt	229
Cherosene (€/1000 lt)	330	388	388	337	2,6 tCO2/1000 lt	130
Non-sustainable biofuels (€/1000 lt)	330 - 359	388 - 349	388 - 349	617,4 - 728,4	1,4 tCO2/1000 lt	441
GPL (€/1000 kg)	125	332	498	268	3,0 tCO2/1000 kg	89
Gas naturale (€/GJ)	2,6	7,17	10,75	0,1	0,06 tCO2/GJ	1,6
Non-sustainable biogas (€/GJ)	2,6	7,17	10,75	0,1	0,03 tCO2/GJ	3,2
Non renewable fuels of non biological origin (€/1000 lt)	330 - 359	246	369	617,4 - 728,4	2,0 tCO2/1000 lt	308
Sustainable food and feed crop biofuels (€/1000 lt)	330 - 359	177 - 112	354 - 225	617,4 - 728,4	0,9 tCO2/1000 lt	686
Sustainable food and feed crop biogas (€/GJ)	2,6	5,38	10,75	0,1	0,02 tCO2/GJ	5
Sustainable biofuels (€/1000 lt)	330 - 359	177 - 112	177 - 112	617,4 - 728,4	0,9 tCO2/1000 lt	686
Sustainable biogas (€/GJ)	2,6	5,38	5,38	0,1	0,02 tCO2/GJ	5
Low Carbon Fuels (€/1000 lt)	330 - 359	4,9 - 3,1	177 - 112	617,4 - 728,4	0,5 tCO2/1000 lt	1234
Renewable fuels of non biological origin (€/1000 lt)	330 - 359	4,9 - 3,1	4,9 - 3,1	617,4 - 728,4	0,5 tCO2/1000 lt	1234
Advanced sustainable biofuels and biogas (€/1000 lt)	330 - 359	4,9 - 3,1	4,9 - 3,1	617,4 - 728,4	0,5 tCO2/1000 lt	1234



- **Il limite attuale di 95 g/km per le auto dovrà essere ridotto del 55% (oggi 37,5%) a partire dal 2030 e del 100% dal 2035**
- **Viene confermato il sistema di misura oggi in vigore basato sull'approccio tank-to-wheel. La Commissione ha valutato anche sistemi alternativi basati sul well-to-wheel senza però adottarli ritenendoli potenzialmente in grado di rallentare il processo di decarbonizzazione atteso nel settore dei trasporti**
- **La definizione di veicolo a zero emissioni resta quindi solo quello del veicolo con zero emissioni allo scarico, di conseguenza le uniche vetture che potranno essere immatricolate a partire dal 2035 sono quelle elettriche o a idrogeno**



- **Non contestiamo il valore dei suddetti limiti ma riteniamo assolutamente inaccettabile che tali limiti siano misurati solo allo scarico con un approccio Tank-to-Wheel.**
- **E' indispensabile quindi che il Regolamento in esame rimuova l'approccio Tank-to-Wheel, che non prende minimamente in considerazione la CO2 emessa a monte, e adotti un approccio Well-to-Wheel che misuri le emissioni climalteranti lungo tutta la filiera dei combustibili.**
- **La proposta di Regolamento sui limiti alla CO2 elimina qualunque prospettiva di sviluppo dei LCLF mentre la proposta di direttiva RED III ne introduce obblighi crescenti nel prossimo futuro. Anche la Proposta di direttiva sulla tassazione dell'energia riconosce ai LCLF un'impronta ambientale nulla dal punto di vista dei GHG azzerandone l'aliquota.**



- **Con la nuova direttiva, 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 del quote minime di miscelazione di energia rinnovabile nella benzina e nel diesel, lasciando solo l'obbligo basato sulla carbon intensity dei fuels**
- **Viene quindi superato il concetto di double counting e conta solo il valore di GHG Saving dei fuels**
- **Entro il 2030 si dovrà passare dall'attuale taglio del 6% della carbon intensity ad un taglio del 13%**
- **Restano le quote minime di miscelazione dei biocarburanti avanzati leggermente, incrementate rispetto a quelle della RED II**
- **Si introduce una modifica alla FQD portando al 10%vol. il contenuto di FAME nel diesel**



- **La proposta contenuta nella revisione della RED II di adottare unicamente l'intensità carbonica dei fuels va sicuramente supportata**
- **Riteniamo fondamentale eliminare il cap presente sulle materie prime della parte B dell'allegato IX, essendo i controlli centralizzati dell'UE certamente in grado di evitare comportamenti scorretti da parte degli operatori.**
- **Metodologie di riconoscimento del GHG Saving dei combustibili da carbonio riciclato e dei biocarburanti prodotti in co-processing da emanare al più presto. In attesa delle disposizioni comunitarie consentire una metodologia nazionale su questi prodotti.**



- **ReFuelEU Aviation** obbligherà 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
- I target proposti per i SAF sono: 2% nel 2025 e 5% nel 2030 (di cui 0,7% sintetici)
- **FuelEU Maritime** incentiverà l'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.
- Saranno fissati target sul carbon intensity dei fuels valutati con il sistema Well-to-Wake



- **Il FF55 deve prevedere misure coerenti tra di loro. Un quadro legislativo che preveda l'eliminazione dei liquid fuels e dei motori a combustione interna per il trasporto stradale rischia di bloccare qualsiasi investimento pregiudicando la possibilità di produrre low carbon fuels in grado di traguardare la decarbonizzazione del settore marittimo**
- **Per favorire lo sviluppo del mercato dei low carbon fuels per il settore marittimo è necessario sviluppare appropriate politiche di sostegno economico e finanziario per la ricerca e l'industrializzazione, nonché introdurre e potenziare il moltiplicatore previsto per i biocarburanti dalla direttiva RED II**



- **Il FF55 deve prevedere misure coerenti tra di loro. La proposta fissa dei limiti crescenti ai target dei SAF con dei sub-target per i Fuels rinnovabili di origine non biologica – RFNBO con la seguente sequenza:
Target totale (RFNBO sub-target) : 2025 2%(-%) – 2030 5%(0.7%) – 2040 32% (8%) – 2050 63% (28%)**
- **Un quadro legislativo che preveda l’eliminazione dei liquid fuels e dei motori a combustione interna per il trasporto stradale rischia di bloccare qualsiasi investimento pregiudicando la possibilità di produrre SAF e low carbon fuels in grado di traguardare la decarbonizzazione del settore aereo**
- **Per favorire lo sviluppo del mercato dei low carbon fuels per il settore aereo è necessario sviluppare appropriate politiche di sostegno economico e finanziario per la ricerca e l’industrializzazione, nonché introdurre e potenziare il moltiplicatore previsto per i biocarburanti dalla direttiva RED II**





**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)