



Marco D'Aloisi
Direttore «muoversi»

Enerloc 2021 – XV edizione
Sassari, 23 settembre 2021

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

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



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:

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

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



I nostri obiettivi



Sicurezza energetica

Continuare a garantire l'integrità complessiva di una filiera industriale strategica, presidio per la sicurezza energetica del Paese



Legalità e concorrenza

Contrastare i fenomeni di illegalità che distorcono la concorrenza sul mercato, completando la digitalizzazione delle operazioni



Evoluzione

Far evolvere l'intero comparto in linea con gli obiettivi europei. Rendere efficiente la rete e trasformarla in Punti Vendita Energie per la Mobilità



Innovazione

Promuovere ricerca e sviluppo per migliorare e innovare i processi industriali e i prodotti energetici per un'economia decarbonizzata



Formazione e informazione

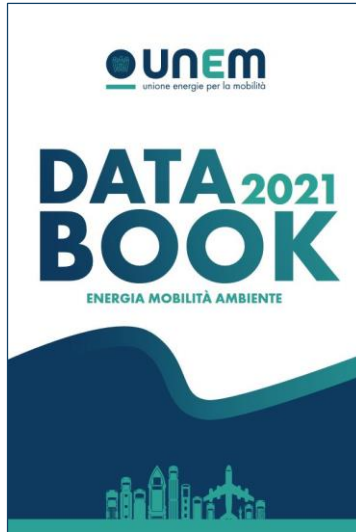


Pubblichiamo studi e ricerche sul settore energetico a livello internazionale e nazionale

Elaboriamo e pubblichiamo statistiche sulle principali variabili economiche ed energetiche

Pubblichiamo «muoversi», rivista trimestrale sui temi delle energie e tecnologie per il futuro della mobilità

Facciamo formazione con percorsi per le Associate e nei Master universitari, interveniamo e promuoviamo numerose tavole rotonde, workshop ed eventi pubblici sui temi della mobilità e dell'energia



Partiamo da alcuni dati di fatto



Obiettivi diversi richiedono strumenti diversi



La riduzione della CO₂
(Accordi di Parigi)

Il rispetto degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ al 2030 e al 2050

Richiede interventi a livello globale con il coinvolgimento dei Governi nazionali



Il miglioramento qualità
dell'aria nelle città

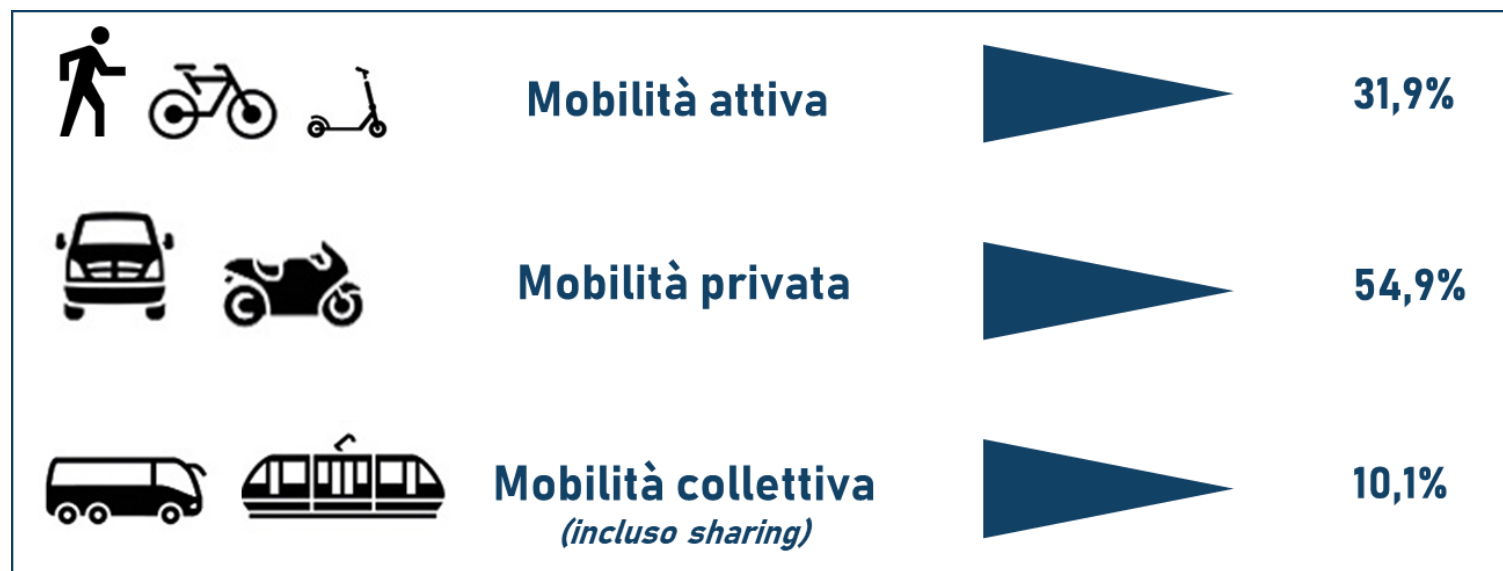
Il miglioramento della qualità dell'aria nelle città per NO_x e PM nei tempi più brevi possibili

Richiede interventi a livello locale e il coinvolgimento delle Amministrazioni locali

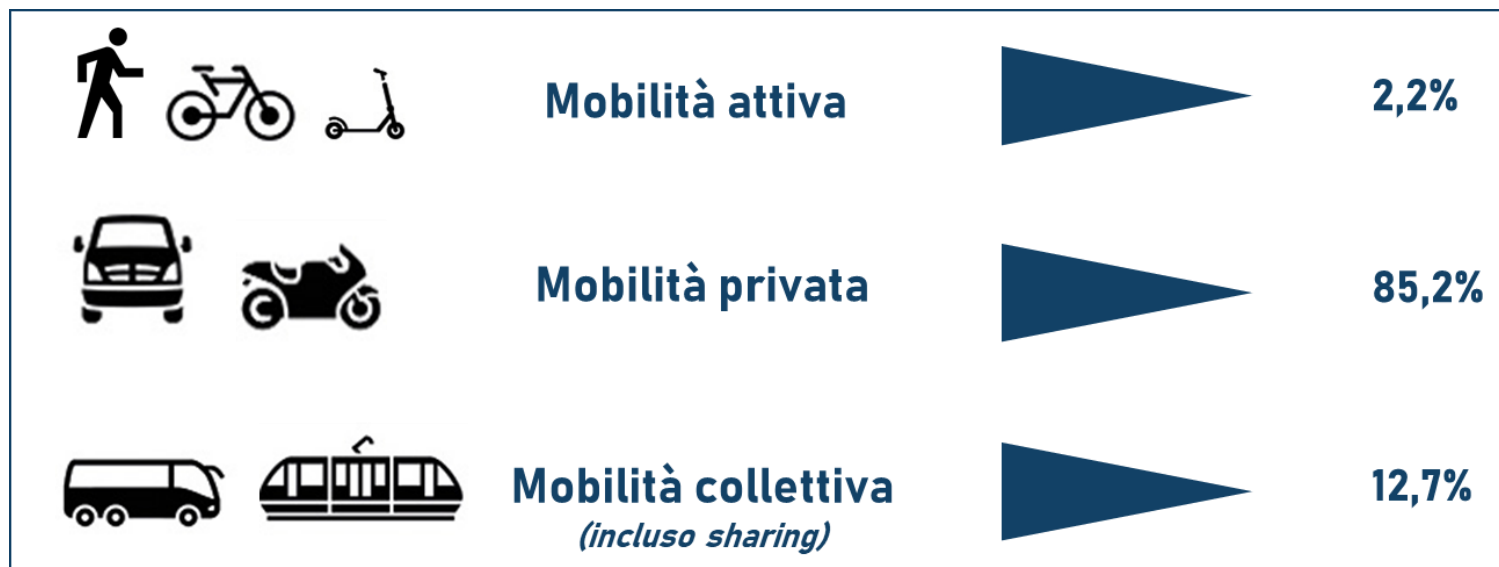


Come si spostano gli italiani

Distribuzione **spostamenti urbani** per modo di trasporto



Fonte: Isfort, «17° Rapporto sulla mobilità degli italiani»

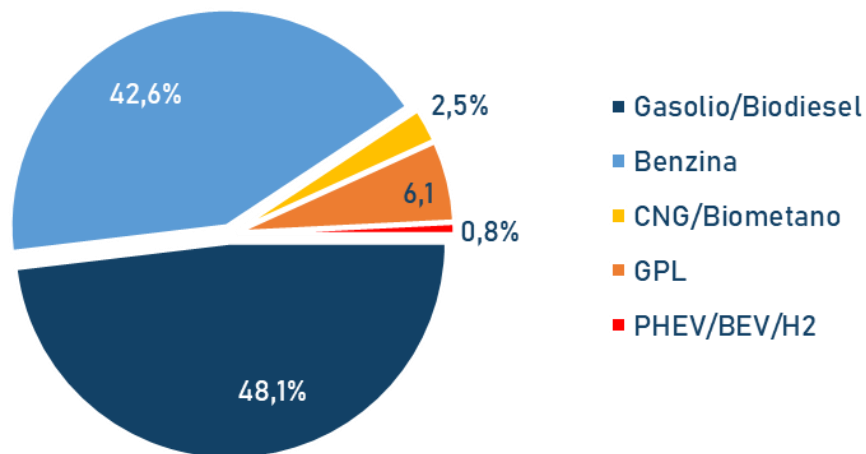


Distribuzione **spostamenti extra-urbani** per modo di trasporto



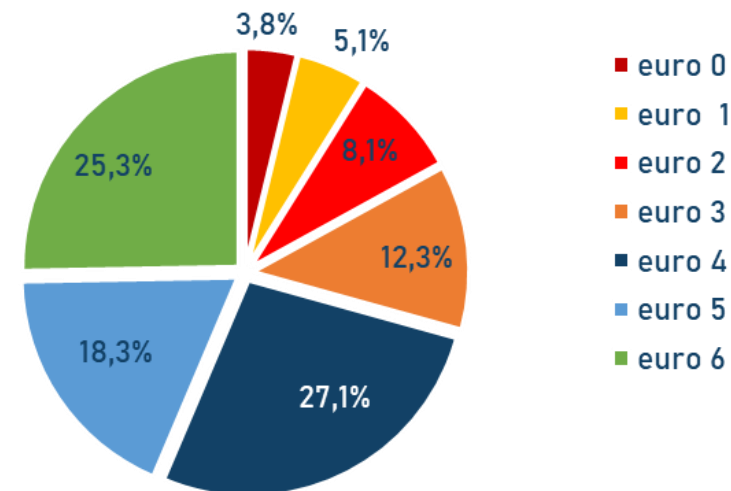
Come è coperta la domanda di mobilità

Parco circolante veicoli leggeri (%)



Fonte: elaborazioni su dati ACI

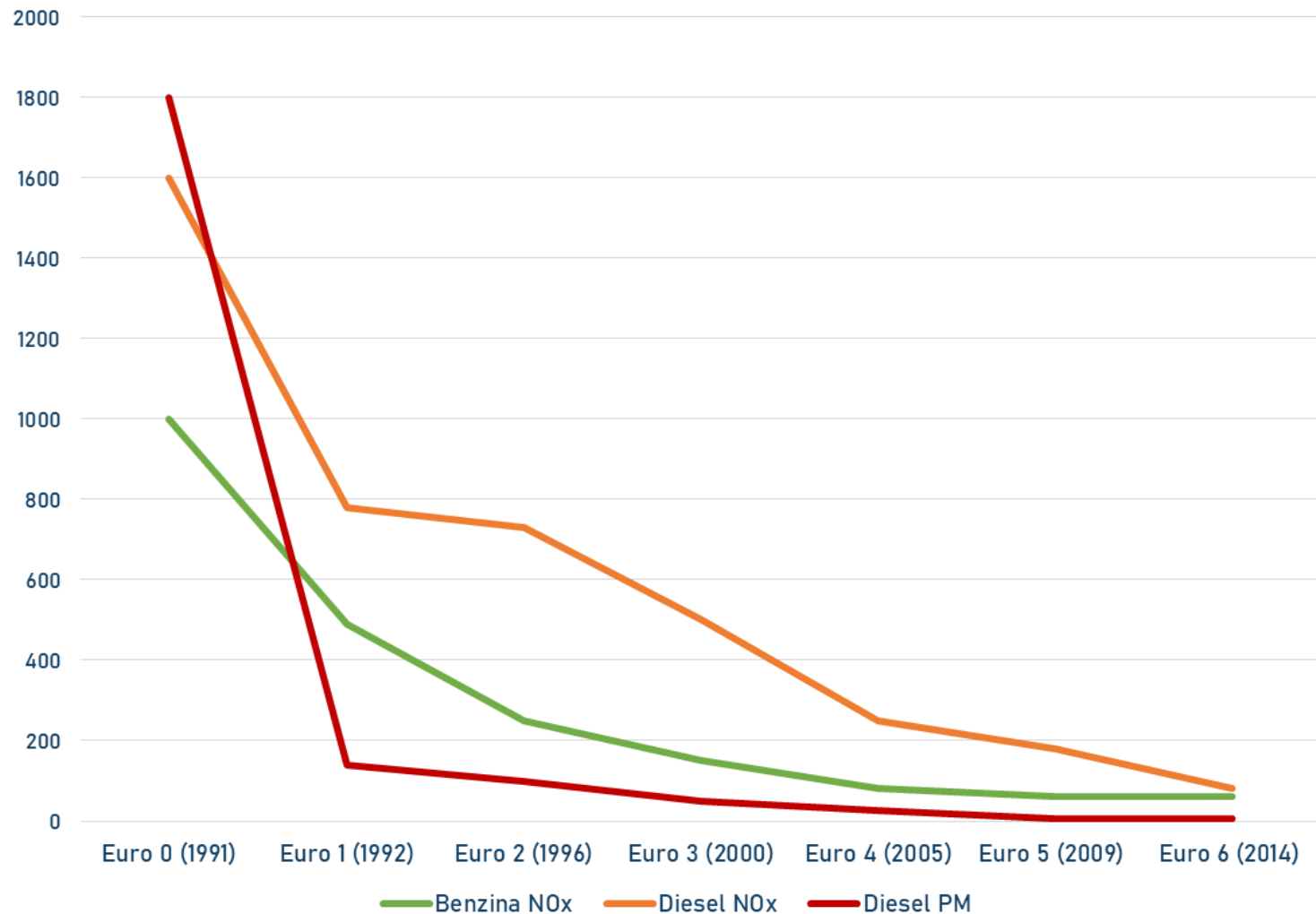
Parco circolante veicoli leggeri (classe euro)



- Attualmente i prodotti petroliferi, miscelati con quote crescenti di biocarburanti, assicurano oltre il 92% del fabbisogno energetico nei trasporti
- Circa il 98% del parco ha motori a combustione interna (ICE) alimentati da benzina, gasolio, gpl e metano
- Il parco auto è composto da 38,5 milioni di veicoli di cui il 30% è ancora ante euro 4
- L'età media del parco è di 11,5 anni, tra i più vecchi d'Europa



Come si sono ridotte le emissioni inquinanti

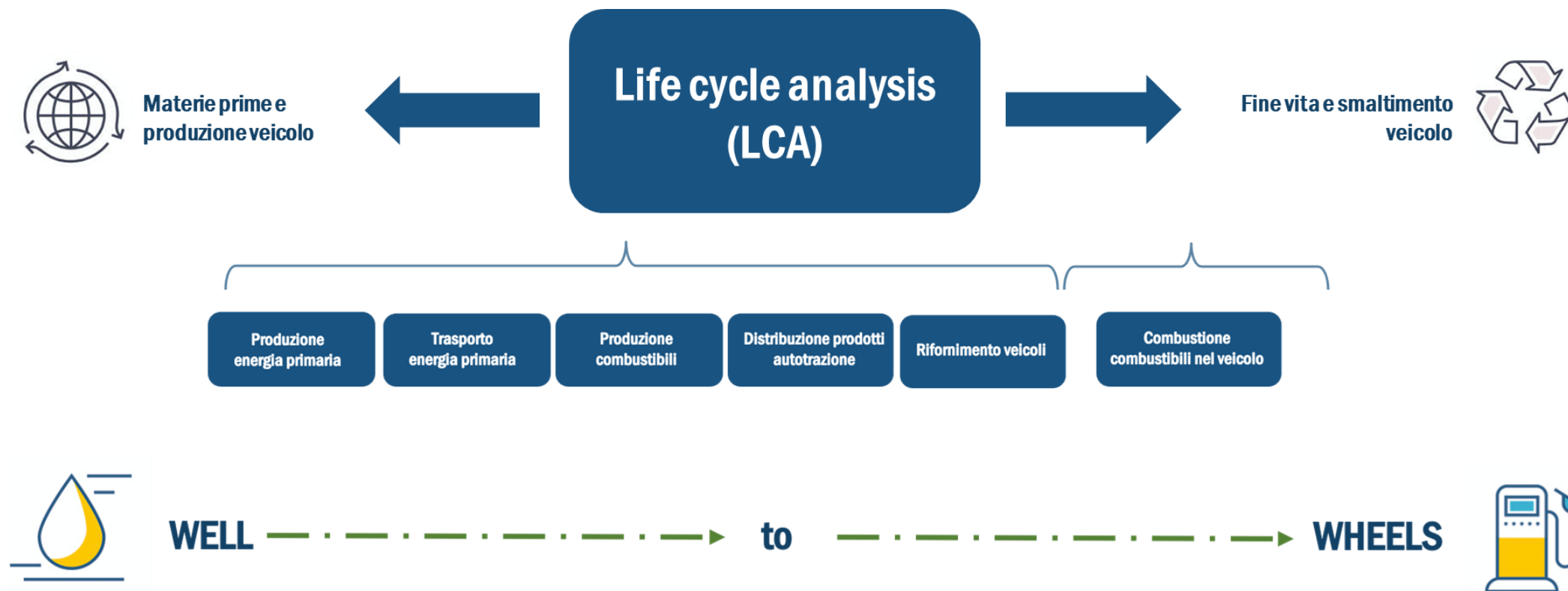


Fonte: elaborazioni su dati Commissione Ue

- Nel giro di 25 anni i limiti di emissione degli NO_x sono passati da 1.600 a 80 mg/km
- Oggi un'auto «Euro 6» emette il 95% in meno di NO_x rispetto ad una «Euro 0» e il 96% in meno di PM rispetto ad una «Euro 1»
- Attualmente lo standard da rispettare sono gli «Euro 6d-Temp» che riscontriamo su un numero ancora limitato di veicoli circolanti
- Questi modelli, testati su strada, in condizioni reali di guida (RDE) presentano emissioni di PM e NO_x praticamente prossime allo zero
- La vera sfida ancora da vincere è quella della CO_2



Perché è necessario il life cycle analysis (LCA)



- Essendo la CO_2 un climalterante e non un inquinante è importante calcolare il suo risparmio non solo nel momento dell'utilizzo (cioè allo scarico - TTW), ma durante l'intero ciclo di vita del prodotto



Le alternative per una mobilità decarbonizzata



Cosa si deve intendere per sostenibilità

Le modalità di trasporto devono garantire la massima flessibilità per rispondere alle esigenze di mobilità dei cittadini quindi devono essere:



Partecipate

Trasparenza nel
dibattito pubblico
per la formazione
delle scelte



Razionali

Efficacia
nell'utilizzo delle
risorse rispetto ai
risultati attesi



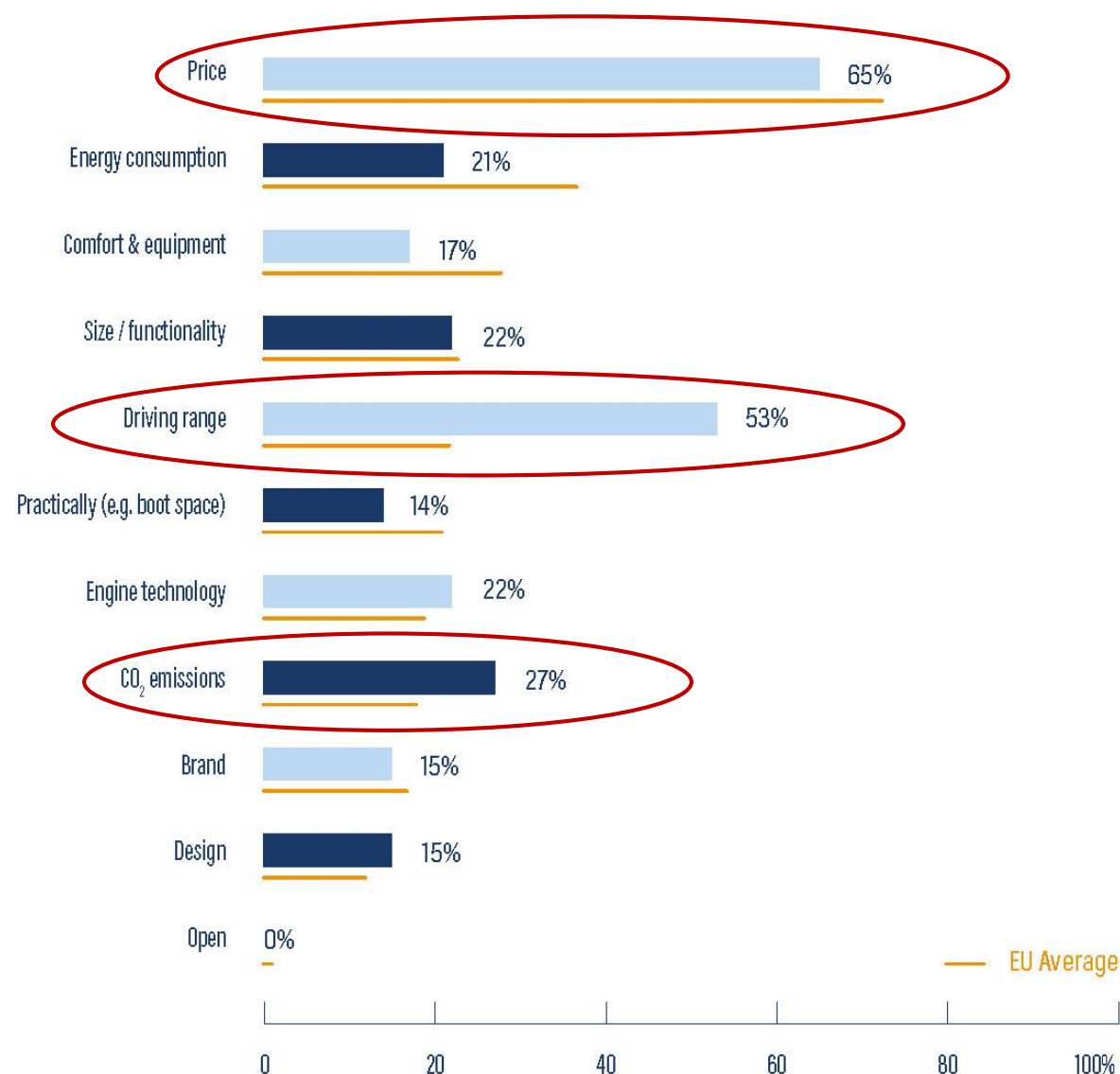
Eque

Equità nella
distribuzione dei
costi a protezione
della fasce deboli

In questo quadro la sostenibilità ambientale non può prescindere da quella economica e sociale



Quali i driver che guidano le scelte dei consumatori



Fonte: Opinium, settembre 2019

Il progetto «Clean fuels for all»

I carburanti liquidi a basse emissioni di carbonio (LCLF) avranno un ruolo essenziale nella transizione energetica al 2050 e oltre, per offrire una scelta socialmente sostenibile e accessibile ai consumatori



1

Aiutano l'industria europea a mantenere la leadership sui motori a combustione interna e la catena del valore dell'automotive, con la creazione di nuove competenze e il mantenimento dei posti di lavoro

2

Favoriscono la decarbonizzazione in settori come il trasporto aereo, marittimo e di merci su strada, dove al momento non esistono alternative tecnologiche praticabili

3

Garantiscono la sicurezza degli approvvigionamenti e riducono la dipendenza dalle fonti estere

4

Offrono ai consumatori la possibilità di scegliere tra diverse opzioni tecnologiche a basse emissioni

5

Riducono i costi di adeguamento della rete di distribuzione dell'energia elettrica e dei punti di ricarica

6

Riducono la pressione sui costi di un ricambio completo del parco auto esistente

#Cleanfuelsforall



Quali sono i nuovi prodotti low carbon



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 o da carbonio di origine non biologica
- recycled plastic fuels ottenuti dal riutilizzo di rifiuti plastici (plasmix) non utilizzabili per il riciclo chimico della plastica
- e-fuels ottenuti dalla sintesi di idrogeno rinnovabile e CO₂, ricavata dall'atmosfera o molto più opportunamente da sorgenti concentrate



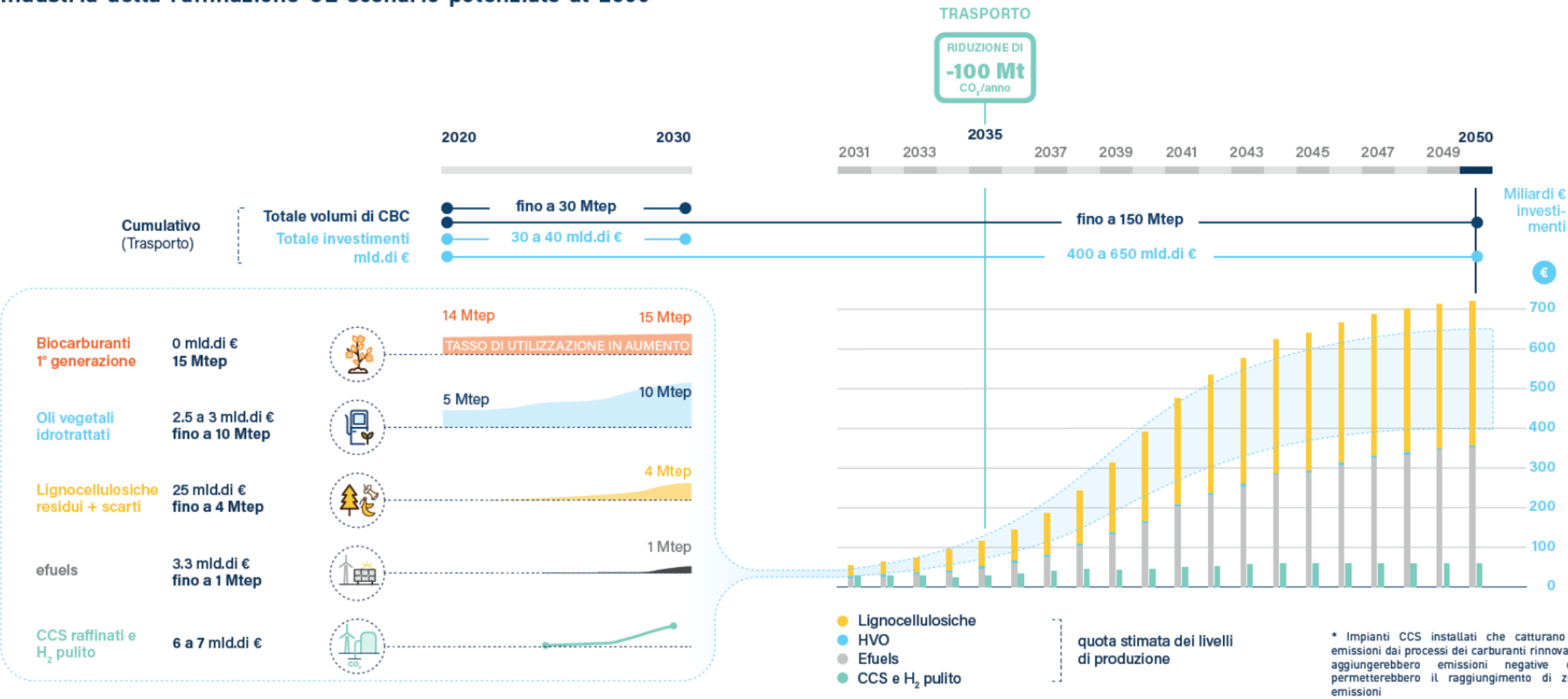
Tali prodotti determinano nel loro ciclo di vita un taglio della CO₂, rispetto al corrispondente prodotto fossile, variabile in funzione della materia prima utilizzata. Nel caso di:

- biocarburanti tradizionali il risparmio minimo di CO₂ è pari al 55%
- biocarburanti avanzati il risparmio minimo di CO₂ è pari all'80%
- recycled plastic fuels il risparmio minimo di CO₂ è pari al 40%
- e-fuels il risparmio minimo di CO₂ è pari al 90%

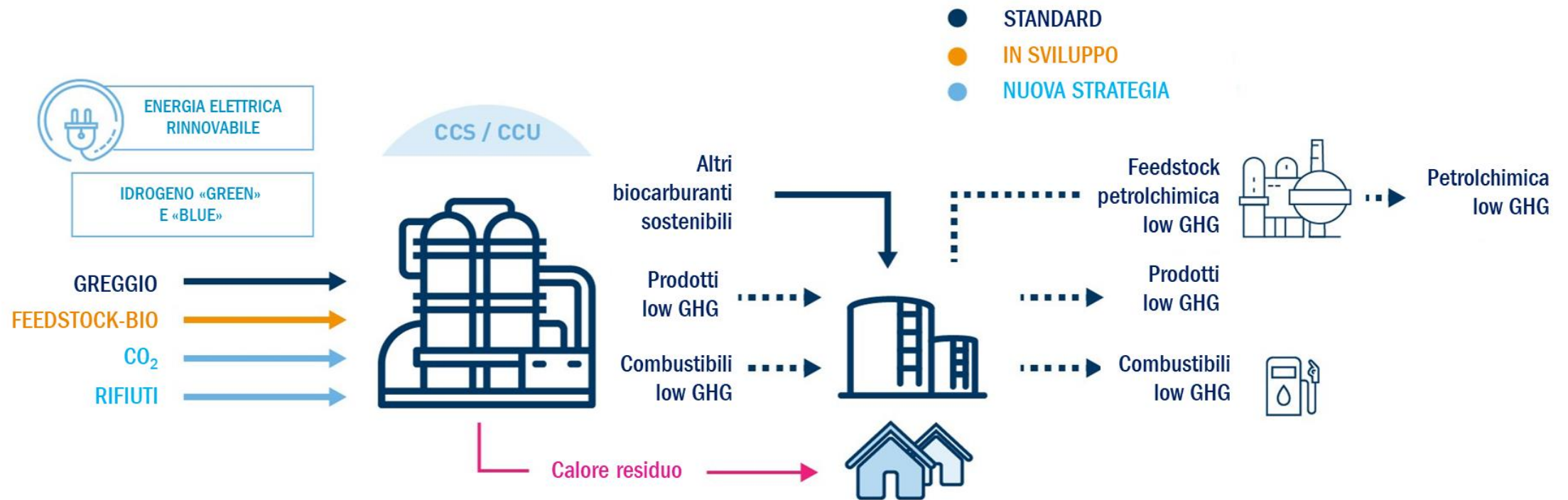


La roadmap per la decarbonizzazione

Industria della raffinazione UE scenario potenziale al 2050



La raffineria del futuro



Nei prossimi anni le raffinerie lavoreranno nuove materie prime (bio, rifiuti, CO₂) che affiancheranno il petrolio, per poi sostituirlo, in un'ottica di decarbonizzazione della filiera e contribuiranno alla stabilizzazione energetica dei vari territori



Il punto vendita energie per la mobilità





**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/)