

Presente e futuro del settore dei carburanti

Andrea Rossetti, Presidente Assopetroli-Assoenergia

Key Energy, Rimini, 10 novembre 2022





I NOSTRI COMPARTI:

RETE



Punti vendita carburanti stradali ed attività collaterali (autolavaggio, bar, tabacchi, edicola, ristorazione, officina, gommista).

EXTRARETE



Commercio di prodotti energetici per industria, agricoltura, marina, aviazione, riscaldamento e autotrasporto.

ENERGIA



Gestione impianti riscaldamento/condizionamento alimentati con combustibili fossili/fonti rinnovabili. Interventi di efficientamento energetico.

CHI SIAMO:

- ➔ Associazione storica, fondata nel 1949
- ➔ Aderente a Confcommercio-Imprese per l'Italia
- ➔ Membro fondatore di UPEI

CHI RAPPRESENTIAMO:

- ➔ 500 + aziende associate
- ➔ 1.000 + imprese (2 imprese in media per ogni associato)
- ➔ 10.000 + dipendenti
- ➔ un fatturato complessivo di 17 + miliardi di euro



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



La distribuzione dei carburanti: tra presente e futuro 1/2

Il settore petrolifero, negli ultimi anni, è mutato per effetto di:

- **Disinvestimento delle “major”** petrolifere;
- **Fusioni** tra operatori;
- **Nuovi player** internazionali;
- **Diffusione di operatori indipendenti** dalle compagnie petrolifere (“pompe bianche”).

L’infrastruttura distributiva rimane un patrimonio per la collettività e un asset strategico per la transizione verso la mobilità low carbon.

È **grazie a questa infrastruttura** se sarà possibile la diffusione nel mercato di carburanti e combustibili low carbon o addirittura ad emissioni negative, come i biocarburanti (di origine rinnovabile e sintetica) e il biometano.



PASSATO

Stazione per chi viaggiava da un capo all'altro dell'Italia

- Carburanti tradizionali
- Pausa
- Momento di ristoro

FUTURO

Snodo tra vetture private e mezzi in condivisione
Strategia differenziata per trasporto merci vs persone

- Carburante tradizionale e alternativi
- Ricariche elettriche
- Cura dell'auto
- Abbandonare la vettura per qualche ora
- Servizi aggiuntivi



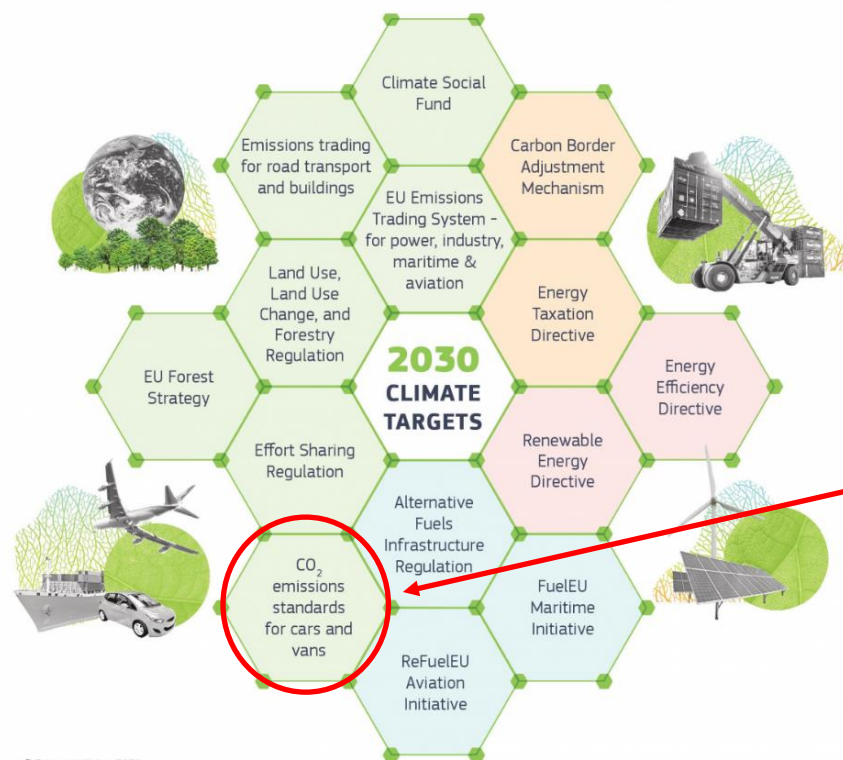
ALTERNATIVE FUELS

SOSTENIBILITÀ

SOLUZIONI SMART

MOBILITY SWITCH

L'impatto del Pacchetto Fit for 55



© European Union, 2021.
Reuse of this document is allowed, provided appropriate credit is given and any changes are indicated (Creative Commons Attribution 4.0 International license).
For any use or reproduction of elements that are not owned by the EU, permission may need to be sought directly from the respective right holders.
All images © European Union, unless otherwise stated.

Pacchetto Fit for 55: set di misure presentato il 14 luglio 2021, finalizzato a ridurre le emissioni climalteranti dell'UE del 55% al 2030



Proposta di modifica del Regolamento sugli standard emissivi di CO₂ per autovetture e furgoni



Nel prevedere che gli attuali limiti emissivi (95 gCO₂/km) siano ridotti del 55% al 2030 e del 100% al 2035, determinerà inevitabilmente la **messa al bando del motore endotermico** nell'ambito del trasporto leggero.

Stato dell'arte del provvedimento:

- Approvato in prima lettura dal Parlamento Europeo (con maggioranza risicata); trovato accordo tra Consiglio dell'UE e Parlamento europeo il 27 ottobre 2022.
- Il Consiglio dell'Unione Europea, nel proprio primo orientamento generale, non ha avallato a pieno la posizione del Parlamento, ritenendo necessario che la Commissione europea, nel 2026, riesamini l'efficacia e l'impatto del regolamento, valutando gli sviluppi delle diverse soluzioni tecnologiche (con riferimento particolare alle motorizzazioni ibride plug-in), ai fini di una transizione verso le "emissioni zero" che sia economicamente sostenibile e socialmente equa.

Dalla pubblicazione del Pacchetto Fit for 55 e, nello specifico, della proposta di modifica del Regolamento sugli standard di emissione di CO2 di automobili e furgoni, il panorama geopolitico è cambiato radicalmente:

- forte aumento dei prezzi di batterie e veicoli elettrici e conseguente **rallentamento del ricambio del parco auto circolante** e della riduzione delle emissioni di gas serra;
- Il reperimento delle materie critiche per lo sviluppo della mobilità elettrica rappresenta una sfida e rischia di instaurare una **nuova dipendenza nei confronti della Cina**;
- In risposta alla crisi energetica, **l'intensità media di GHG dell'elettricità dell'UE è potenzialmente in aumento** poiché si prevede un aumento dell'uso del carbone;
- Non vi è alcuna garanzia circa la disponibilità di energia elettrica rinnovabile in misura sufficiente per soddisfare la crescente domanda dei trasporti elettrificati, con il rischio che un **consumo marginale di elettricità possa provenire anche dal carbone**;
- **L'attuale metodo di calcolo delle emissioni dei veicoli**, basato sulle emissioni dallo scarico anziché sul life cycle assessment, **è fuorviante** e penalizza il contributo del motore endotermico alla decarbonizzazione dei trasporti;
- La diffusione di **infrastrutture di ricarica** nell'UE è in aumento, ma **non ancora tale da consentire alle persone di passare all'elettromobilità senza alcuna difficoltà**.

È davvero detta l'ultima parola per il motore endotermico?

- ➡ L'**assessment della Commissione europea** sullo stato dell'arte dei carburanti a basse emissioni, atteso per il 2026, potrebbe cambiare le carte in tavola e aprire a un diverso scenario, nel quale il motore endotermico potrà continuare ad avere un ruolo chiave nel processo di decarbonizzazione dei trasporti
- ➡ Il **nuovo standard Euro VII/7**, meno rigido delle aspettative, consentirà di continuare ad immatricolare veicoli con motore endotermico
- ➡ L'UE, con la **Direttiva RED II** ha alzato l'asticella della penetrazione delle rinnovabili nel settore dei trasporti al 16% nel 2030
- ➡ L'Italia, unico Paese nell'UE, ha introdotto un obbligo supplementare di immissione in consumo di **biocarburanti da utilizzare in purezza**, che dovrebbe scattare già nel 2023

Priorità di azione e main takeaways

- ➡ La **messa al bando** del motore endotermico deve essere **rigettata con forza**.
- ➡ Serve piuttosto un **quadro normativo coerente**, che riconosca il fattivo contributo dei low carbon fuels alla decarbonizzazione dei trasporti.
- ➡ Bisogna tornare sui binari del **realismo energetico**, della **neutralità tecnologica** e in particolare della **razionalità scientifica**, per dare certezza ai consumatori e agli operatori chiamati ad investire nella riconversione dell'infrastruttura distributiva.
- ➡ I carburanti low carbon consentono di **abbattere le emissioni** continuando ad utilizzare il **parco auto circolante** e di **valorizzare l'infrastruttura esistente** che, altrimenti, rischia di diventare uno **stranded asset**.
- ➡ I carburanti low carbon pertanto, non devono essere posti in contrasto con l'elettrico, in quanto **soluzioni complementari**.
- ➡ Il focus deve essere riportato sul **calcolo delle emissioni**: dall'attuale erroneo calcolo delle emissioni dei veicoli allo scarico occorre passare al **"life cycle assessment"**. In tal modo i **veicoli ICE, HEV e PHEV**, che utilizzano esclusivamente combustibili rinnovabili e sintetici sostenibili, potrebbero essere considerati come veicoli a basse emissioni o addirittura **completamente neutri dal punto di vista climatico**.