



# **Piano del Mare**

## **Audizione Unem su**

### **«Porti e Logistica»**

*Roma, 07.05.2024*

# Chi è 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**



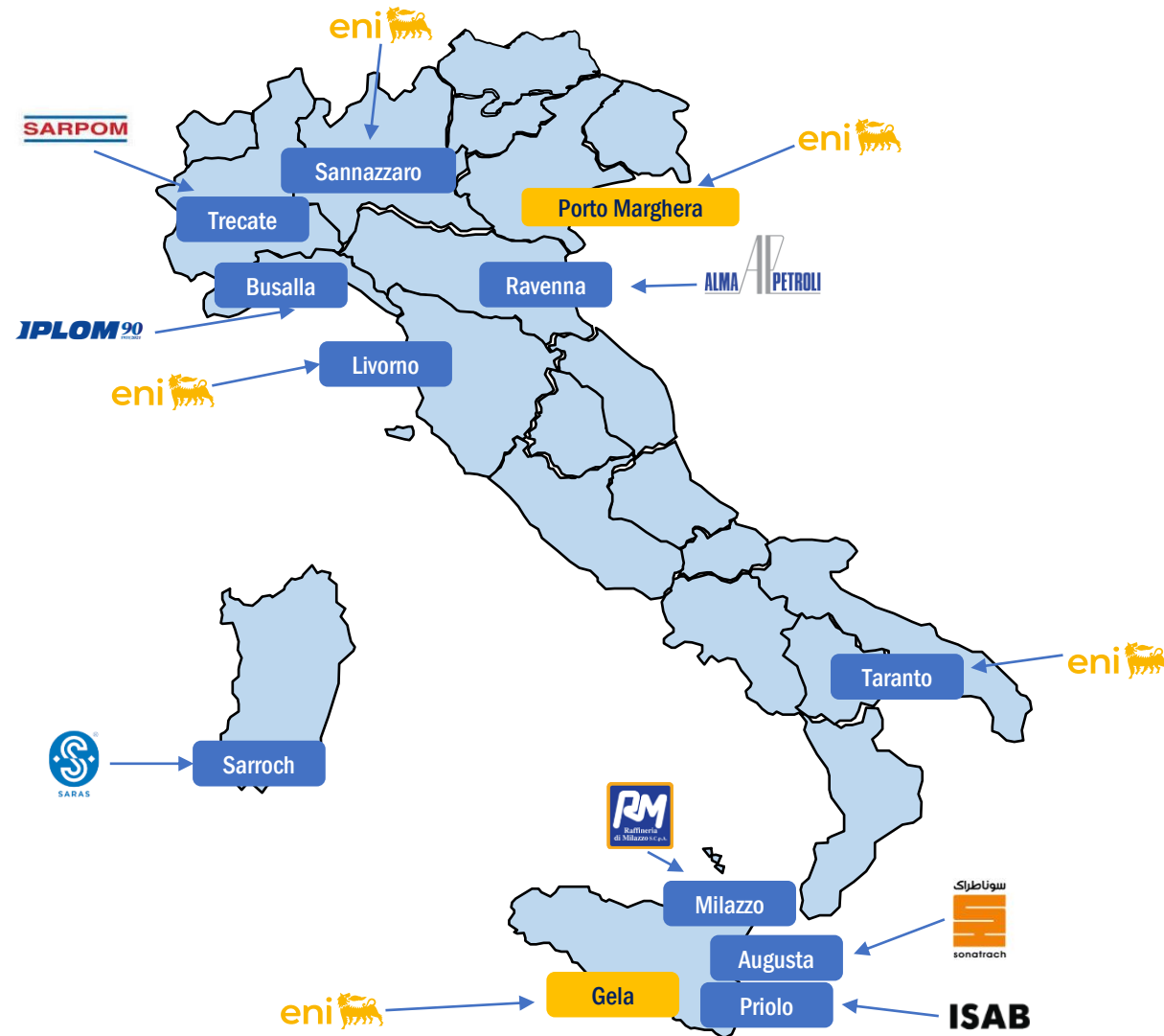
# Piano del Mare – Direttrice «Porti e Logistica»

---

- Affinché l'Italia possa valorizzare e rafforzare la propria posizione strategica nell'area mediterranea, occorre avviare, quanto prima, una profonda riflessione sul ruolo del sistema portuale e logistico italiano a servizio dei traffici internazionali
- La portualità ha valore strategico e il suo futuro non può prescindere dalla valorizzazione del sistema industriale e logistico-infrastrutturale con cui interagisce
- Ruolo centrale è rappresentato, in particolare, dalle raffinerie, bioraffinerie e dai depositi costieri, considerando che il settore dei prodotti derivati dal petrolio e da altre materie prime rinnovabili assicura la copertura del 36% della domanda energetica nazionale e distribuisce quotidianamente 10 milioni di litri di prodotti per la navigazione
- Il peso del settore petrolifero sul movimentato dei porti è rilevante, pari a circa il 35% a livello nazionale
- Pertanto, in questa fase di transizione energetica, occorre riflettere su come accompagnare il settore portuale e dell'industria navale verso i nuovi vettori energetici, puntando quanto prima su investimenti mirati nelle infrastrutture e nella produzione di nuovi low e free carbon fuels
- Si propone, pertanto, l'avvio di un tavolo di confronto tra le Istituzioni e le rappresentanze dei diversi settori interessati per un **Piano strategico della portualità** che, come peraltro previsto nelle Risoluzioni parlamentari n.8/00035 e n.8/00036 approvate a novembre del 2023 dalla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, si basi sui seguenti elementi:
  - ✓ Riforma della Legge n.84/1984
  - ✓ Nuova Governance dei porti con una regia dello Stato e una maggiore sinergia a livello strategico tra le diverse Autorità di Sistema Portuale
  - ✓ Strategia per la produzione e la distribuzione in ambito marittimo-portuale dei nuovi vettori energetici in combinazione con quelli tradizionali, in relazione all'andamento della domanda
  - ✓ Rafforzare, attraverso la creazione di organi consultivi trasparenti ed efficaci, il confronto tra gli Enti competenti, a livello centrale e portuale, e le rappresentanze del settore



# La dislocazione delle infrastrutture – Le raffinerie (associate ad Unem)

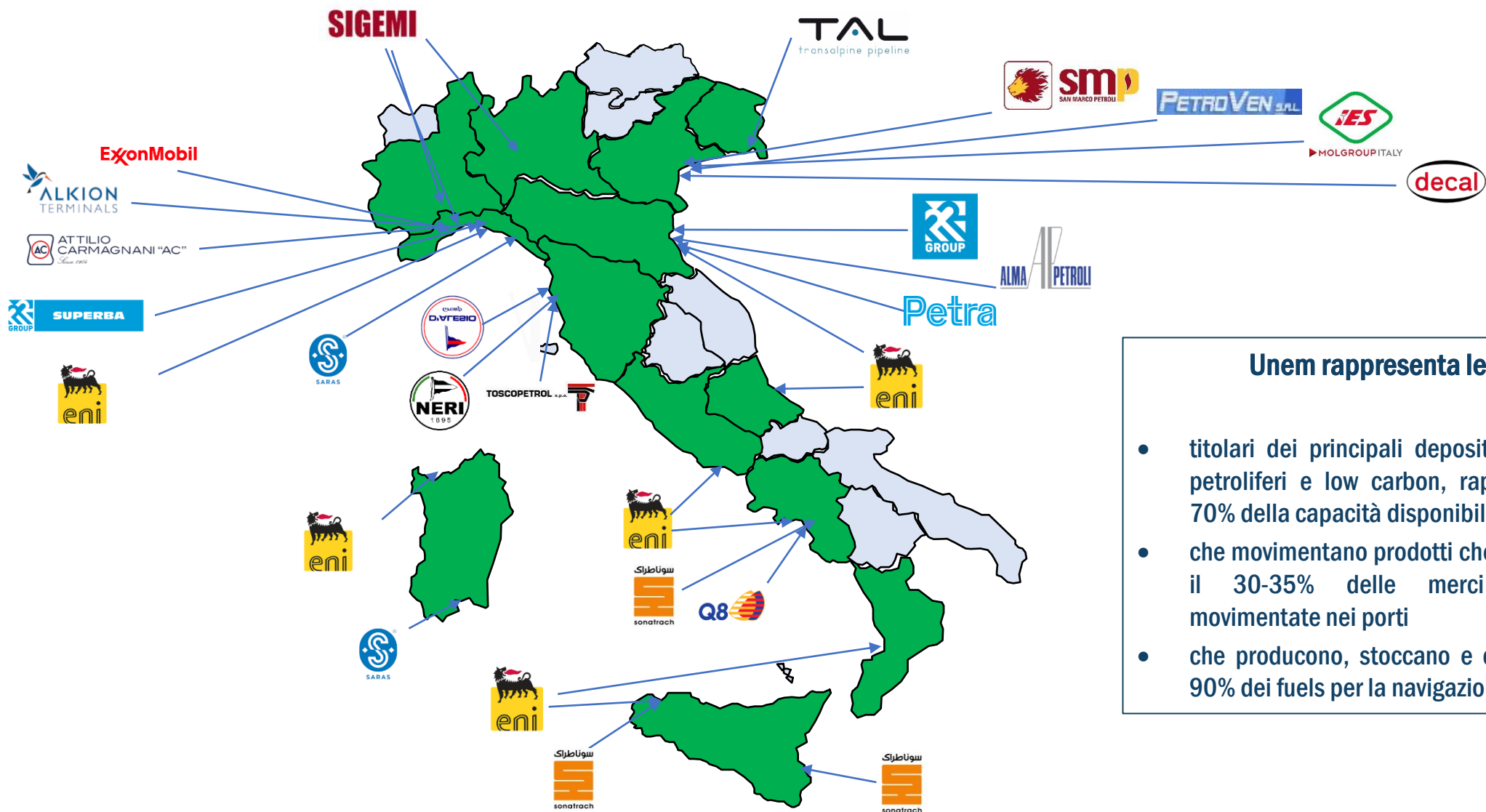


Produzione/Capacità sistema raffinazione Italiana

Raffineria	Sito	Mtons lavorate (2022)
Saras	Sarroch	14,3
Isab	Priolo	11,7
RAM	Milazzo	9,2
Sonatrach	Augusta	8,1
ENI	Sannazzaro	8,1
Sarpom	Treocate	6,1
ENI	Taranto	3,9
ENI	Livorno	2,9
Iplom	Busalla	1,9
Alma	Ravenna	0,4



# La dislocazione delle infrastrutture - I depositi costieri (associati ad Unem)



## Unem rappresenta le Aziende:

- titolari dei principali depositi costieri di prodotti petroliferi e low carbon, rappresentando oltre il 70% della capacità disponibile
- che movimentano prodotti che rappresentano circa il 30-35% delle merci complessivamente movimentate nei porti
- che producono, stoccano e distribuiscono oltre il 90% dei fuels per la navigazione marittima

# Peso settore petrolifero su movimentato porti

PORTO	MOV. PETROLIFERO (Mtonn)	PESO % MOV. PETROLIFERO	PORTO	MOV. PETROLIFERO (Mtonn)	PESO % MOV. PETROLIFERO
ANCONA	4,4	41,2	LIVORNO	8	22
AUGUSTA	19,6	91,2	MESSINA/MILAZZO	17,9	73,5
BARLETTA	0,3	39,3	NAPOLI	5,2	27,8
BRINDISI	1,9	25,7	ORISTANO	0,3	16,6
CIVITAVECCHIA	0,6	6,7	ORTONA	0,5	45,8
CAGLIARI/SARROCH	26,5	76,3	RAVENNA	2,6	9,8
FIUMICINO	3,5	100	SAVONA/VADO LIGURE	6,2	43,3
GAETA	1,1	72	TARANTO	4,2	23
GENOVA	15	27,7	TRIESTE	43,3	69,9
LA SPEZIA	2	12,8	VENEZIA	7,5	30,2

**TOTALE**

INCIDENZA  
MOVIMENTATO  
PETROLIFERO

**35,6%**

Anno 2019, Dati in tonnellate/anno

Fonte: Assoporti, primi 20 porti per movimentato petrolifero



# Quali fuels per il trasporto marittimo

Al 2030, il fuel mix del settore risulta sostanzialmente predeterminato, in quanto strettamente connesso all'attuale consistenza del naviglio, alla possibilità di sfruttare impianti, dotazioni tecnologiche e competenze consolidate, nonché all'esistenza di una rete infrastrutturale di produzione e distribuzione ampia e commisurata alla domanda.

In termini di tecnologie di propulsione, data l'inerzia del settore, prevarrà ancora nettamente l'opzione combustibili petroliferi IMO-compliant affiancati da quantità crescenti di biofuel e RCF, tecnologia già disponibile, per abbattere da subito la *carbon intensity* dei fuels.

Segue il GNL che comunque richiederà ancora tempo per lo sviluppo di un sistema infrastrutturale consolidato e commisurato alla domanda.

Al 2050 emergono opzioni alternative interessanti in grado di sopravanzare il combustibile petrolifero.

I nuovi combustibili/vettori energetici sono preferiti, alternandosi con i combustibili petroliferi IMO-compliant.

Una spinta normativa forte e stabile verso ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni, sia locali sia climalteranti, può incidere in misura importante **sull'orientamento dell'industria navale verso soluzioni low carbon, quali l'ammoniaca, l'e-ammoniaca e gli e-fuels.**

La decarbonizzazione del trasporto marittimo è strettamente legata a quella della produzione di energia elettrica e ai sistemi di conversione.

Il futuro dell'industria navale in termini di tecnologie di propulsione sarà un futuro in cui la flessibilità e l'accompagnamento contestuale verso una o poche nuove soluzioni stabili – così come lo è stato il petrolio per oltre un secolo – sarà premiante.

Puntare subito su un'unica tecnologia alternativa ai derivati del petrolio non è sostenibile dal punto di vista economico ed energetico (disponibilità).

**Accompagnare la transizione verso nuovi vettori iniziando ad investire sin dal decennio in corso nelle infrastrutture e nella produzione di nuovi combustibili/vettori energetici (specie utilizzando elettricità da fonti rinnovabili), sembra invece essere la scelta preferibile.**

## Esito base al 2030

- 1 - Combustibili petroliferi con tenore di zolfo  $\leq 0,5\%$  + LCF - Motori a combustione interna (MCI) tradizionali
- 2 - Olio combustibile pesante (HFO) con tenore di zolfo 3,5% e scrubber - MCI tradizionali
- 3 - GNL - MCI con alimentazione per GNL
- 4 - Powertrain ibridi - Combustibili petroliferi con tenore di zolfo  $\leq 0,5\%$  + LCF con motore elettrico e batteria accoppiati ad un MCI (ambiti specifici)
- 5 - Metanolo - MCI con alimentazione per metanolo
- 6 - Nuovi combustibili (e-fuels) o vettori energetici (prevalentemente ammoniaca, tradizionale e e-ammoniaca) - MCI o fuel cell con ibridizzazione elettrica dove utile

## Esito base al 2050

- 1 - Nuovi combustibili (e-fuels) o vettori energetici (prevalentemente ammoniaca, tradizionale e e-ammoniaca) - MCI o fuel cell con ibridizzazione elettrica dove utile;  
Combustibili petroliferi con tenore di zolfo  $\leq 0,5\%$  + LCF - Motori a combustione interna (MCI) tradizionali eventualmente con scrubber
- 2 - Powertrain ibridi - Combustibili petroliferi con tenore di zolfo  $\leq 0,5\%$  + LCF con motore elettrico e batteria accoppiati ad un MCI (ambiti specifici)
- 3 - GNL - MCI con alimentazione per GNL
- 4 - Metanolo - MCI con alimentazione per metanolo





**Vi invitiamo a seguirci sui  
nostri canali social**

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

