

a cura di
Gianni Murano
Presidente UNEM

Raffinazione tra prodotti tradizionali, crescita domanda, low carbon fuels



Il settore che UNEM rappresenta – raffinazione, logistica e distribuzione di prodotti petroliferi e low carbon - è impegnato a portare avanti una profonda trasformazione dei propri processi produttivi e dei prodotti necessari a soddisfare la mobilità di domani che dovrà essere sempre più decarbonizzata.

Ciò vale sicuramente per il trasporto stradale che per molti anni avrà ancora bisogno di carburanti liquidi considerato che oggi oltre il 90% dei 50 milioni di mezzi che circolano sulle strade italiane sono spinti da un motore endotermico. E a maggior ragione riguarda il trasporto aereo e marittimo che non vedono affacciarsi motorizzazioni alternative nel medio termine.

Dunque, per traguardare la neutralità carbonica entro il 2050 sarà necessario sviluppare tutte le soluzioni tecnologiche che sono in grado di dare un contributo concreto alla decarbonizzazione dei trasporti. Dobbiamo evitare posizioni ideologiche e manichee che possono generare contraccolpi economici e sociali rilevanti su filiere industriali strategiche e che potrebbero persino precludere il raggiungimento dell'obiettivo.

L'Italia parte da una posizione di sicuro vantaggio in termini di nuove soluzioni per la mobilità. Nel

nostro Paese sono già operative due bioraffinerie, tra le 9 presenti in Europa, e una terza dovrebbe arrivare nel 2026. A queste vanno aggiunte diverse raffinerie tradizionali che hanno investito in impianti di co-processing per lavorare selezionate materie prime biogeniche da affiancare a quelle fossili. Oggi possiamo contare su una capacità di produzione totale intorno a 2,8 milioni di tonnellate/anno, che potrebbe arrivare ad oltre 5 milioni nell'arco dei prossimi anni e sostituire circa il 15% dei combustibili fossili.

Una capacità produttiva in linea con l'utilizzo di biocarburanti liquidi previsto al 2030 anche nel nuovo PNIEC, utilizzo che arriva fino a circa 6 milioni di tonnellate con il contributo del biometano, dei prodotti di origine non biologica, i cosiddetti RFNBO, e dell'idrogeno.

Le nostre stime dicono infatti che i consumi di prodotti petroliferi al 2030 si ridurranno di quasi 8 milioni di tonnellate rispetto ad oggi, mentre i biocarburanti e gli altri carburanti low carbon passeranno dagli attuali 1,7 milioni di tonnellate a 6 nel 2030 e a circa 9 nel 2040.

È necessario quindi affrontare il trilemma essenziale della raffinazione che deve trovare l'equilibrio tra l'approvvigionamento di prodotti tradi-

zionali, la crescita della domanda, quindi della produzione dei low carbon fuels, e la sostenibilità economica.

Le attuali configurazioni produttive dovranno essere superate da raffinerie polifunzionali, capaci di lavorare e produrre combustibili tradizionali, ma anche zero e low carbon fuels nell'ambito di processi connessi con cicli agricoli (biocarburanti) e di gestione dei rifiuti (waste-to-fuels) che potranno quindi sviluppare percorsi virtuosi di economia circolare.

Configurazioni che saranno sempre più centrali nei rispettivi poli industriali per integrazioni con altre realtà energivore (ad esempio, chimica, cementifici, prodotti "non combustibili", teleriscaldamento) per assicurare efficienza e profittabilità d'insieme. Le raffinerie saranno quindi centrali in "Energy Hub" dove potranno convivere le varie soluzioni tecnologiche per generare fuels a bassa impronta carbonica, ma anche e-fuels, in un periodo di transizione e convivenza con i fuels convenzionali.

In questo ambito diventa cruciale sostenere anche la ricerca in cattura, stoccaggio e riutilizzo della CO₂ (CCS e CCSU) per individuare soluzioni innovative e competitive e non perdere terreno rispetto ai nostri partner europei.

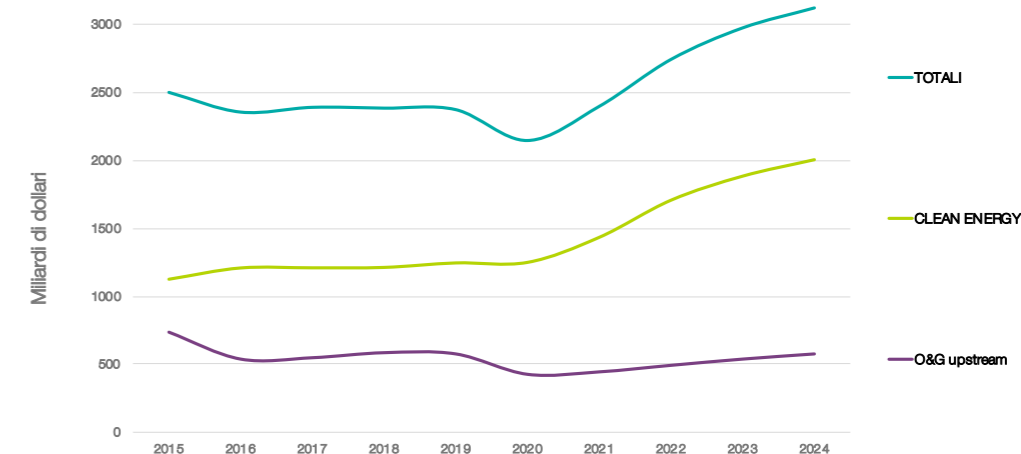
Oggi a livello europeo ci sono 71 progetti CCSU per una capacità totale di 80 MtCO₂/anno entro il 2030. Di questi, solo uno è in Italia, al largo della costa ravennate, che secondo Eni e Snam, titolari del progetto inserito nella lista dei PCI¹, si propone di diventare uno dei più importanti centri CCSU al mondo. Quest'anno è partita la fase iniziale con l'obiettivo di catturare 25.000 tonnellate di CO₂ dalla centrale Eni di Casalborgsetti, per poi arrivare a 4 milioni di tonnellate nella fase industriale prevista per il 2027, fino agli oltre 16 milioni attesi al 2030.

Dato il contesto, sarà perciò necessario adottare un approccio pragmatico e neutrale sulle diverse tecnologie che concorreranno alla decarbonizzazione del trasporto, rivedere la disciplina comunitaria, unidirezionale e disabilitante, sul calcolo delle emissioni dei veicoli leggeri e pesanti per utilizzare il ciclo di vita delle emissioni a favore del Tank-to-Wheel, nonché delineare un quadro chiaro per lo sviluppo della filiera. È infatti cruciale che il percorso di decarbonizzazione si accompagni ad una transizione del nostro tessuto industriale senza rischi di deindustrializzazione.

Un processo di razionalizzazione sarà comunque inevitabile e dovrà essere guidato identificando

¹ Progetti di interesse comune promossi dalla Commissione europea in linea con il Green Deal

INVESTIMENTI ENERGETICI MONDIALI



Fonte: UNEM su dati Aie

UNEM
unione energie per la mobilità

le raffinerie che non hanno le potenzialità di evolversi in distretti industriali né di sviluppare progetti di riconversione verso poli logistici e/o intermodali.

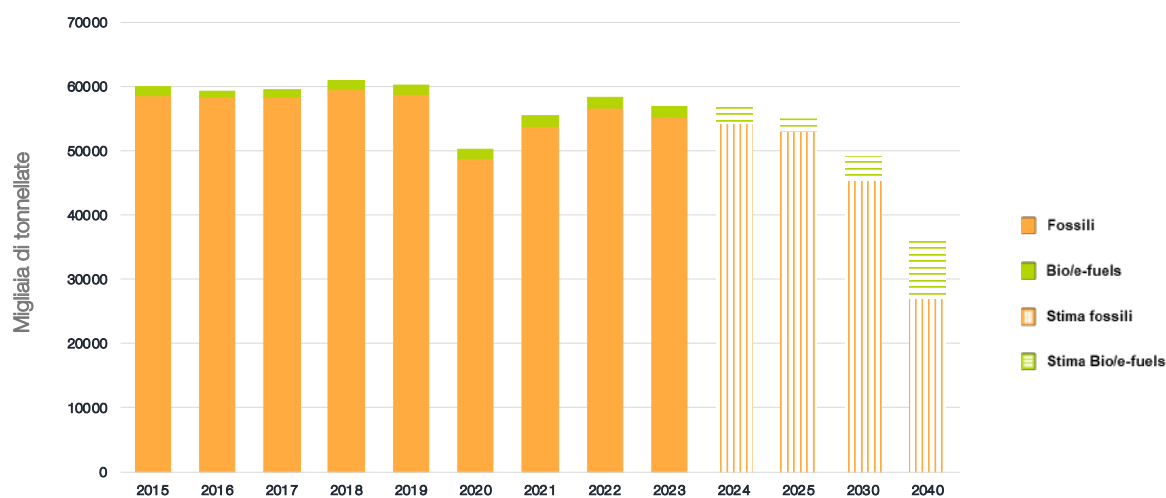
Per questi siti, da inserire eventualmente nell'alveo delle aree industriali di crisi complessa, dovranno applicarsi regole e percorsi autorizzativi chiari e stabili e si potranno promuovere anche interventi di conversione a energie rinnovabili (solare, eolico, idrogeno) con forme agevolate in materia di bonifiche e risanamento industriale. Analogamente, dovranno essere considerate e incentivate le forme aggregative consortili, sia tra le raffinerie (raro che possa accadere visto la collocazione), sia con impianti chimici per sfruttare sinergie ed efficienze. Altrimenti, il settore sarà destinato ad una crisi strutturale con chiusure non sempre rispondenti a una logica di efficienza e con impatti significativi sulla sicurezza e sul tessuto sociale e industriale del Paese, soprattutto in aree particolarmente critiche e con poche alternative di reindustrializzazione.

C'è perciò sempre più bisogno di un approccio

programmatico e di ampio spettro alla transizione energetica, valorizzando le infrastrutture e le competenze nazionali ed è per questo che sarebbe utile, come ho chiesto nella nostra assemblea del 10 luglio scorso, l'avvio di un tavolo interministeriale (MASE, MIMIT, MEF, MASAF) per affrontare il tema in un'ottica allargata, attraverso una programmazione industriale/economica che, considerate le criticità individuate, supporti la trasformazione del settore esaltando il know-how e le potenzialità infrastrutturali, tecnologiche e di competenze del Paese.

Immaginare di poter fare a meno di alcune fonti energetiche arrivando, dietro questa convinzione, a non occuparci più delle loro esigenze di sviluppo e di investimento è un errore che non possiamo permetterci. Lo sviluppo e il benessere di un paese dipendono dalla capacità di avere un sistema energetico sicuro, resiliente ed economicamente efficiente che sappia affiancare la trasformazione dei sistemi produttivi verso modelli più sostenibili, garantendo - oltre alla sicurezza delle forniture - anche sostenibilità economica e sociale.

EVOLUZIONE CONSUMI PRODOTTI FOSSILI E BIO/E-FUELS



Fonte: UNEM

8