



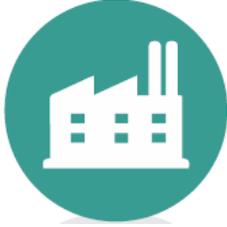
Audizione Automotive – X Commissione della Camera dei Deputati

Roma, 24 aprile 2025

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





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:

120 milioni litri/giorno di carburanti, di 5 milioni di biocarburanti

17 milioni litri/giorno di jet fuel

10 milioni litri/giorno di prodotti per la navigazione

1,4 milioni di litri/giorno di lubrificanti

4,4 milioni kg/giorno di bitumi



150 mila occupati (diretti e indiretti) altamente qualificati

Oltre 100 miliardi di euro di fatturato annuo

Un contributo alla bilancia commerciale pari a 25 miliardi di euro/anno in termini di valore delle esportazioni

Un valore aggiunto all'economia di 2,4 miliardi di euro/anno

Contribuisce allo sviluppo di numerose 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

Compagnie Associate (42)



Soci Aggregati (47)



Produzione/capacità sistema di raffinazione italiano

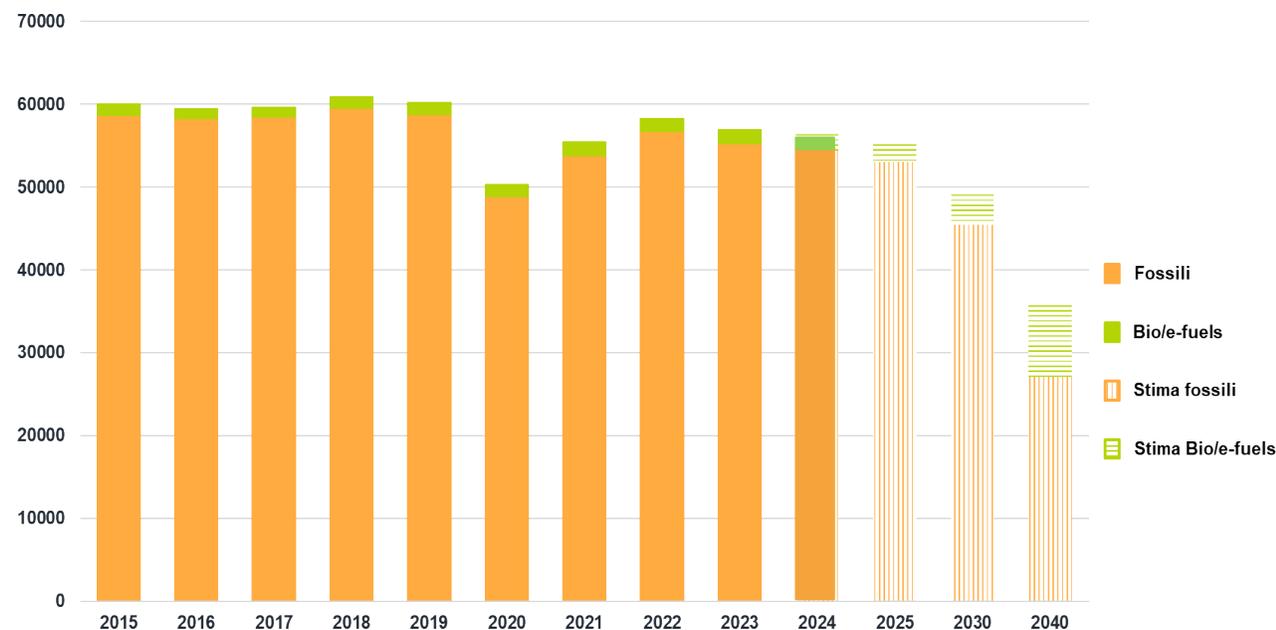


- 10 raffinerie
- 2 bioraffinerie
- In fase di conversione in bioraffineria

Lavorato	
	Mtonn (2024)
Saras (Sarroch)	13,5
Isab (Priolo)	9,5
RAM (Milazzo)	9,4
Sonatrach (Augusta)	8,9
Bioraffineria Eni (Gela)	0,5
Totale	41,7
Capacità insulare	64%

Lavorato	
	Mtonn (2024)
Eni (Sannazzaro)	6,9
Sarpom (Trecate)	5,8
Eni (Taranto)	3,6
Api (Falconara)	3,2
Eni (Livorno)	0,5
Iplom (Busalla)	2,0
Alma (Ravenna)	0,4
Bioraffineria Eni (VE)	0,7
Totale	23,2
Capacità continentale	36%

Domanda combustibili fossili/bio/e-fuels 2015-2040



Fonte: stime UNEM

Raffinazione italiana ridondante rispetto alla domanda interna e fortemente sbilanciata sulle «Isole»

Equilibrio con Export (28 Mtonn) e Import (15 Mtonn)

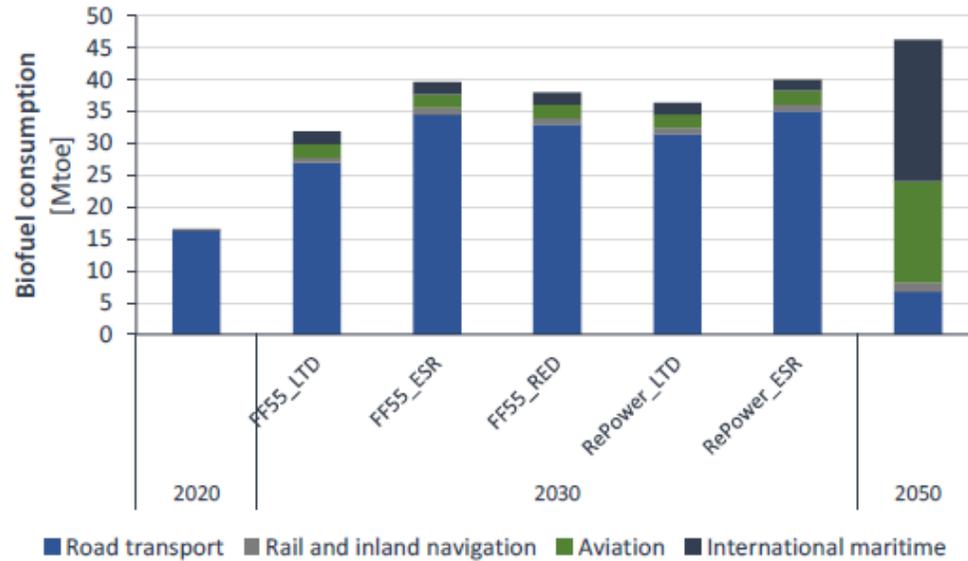
Raffinerie «marginali» meno efficienti coprono domanda locale

Proiezione di riduzione della domanda nei prossimi anni guidata da efficienza, penetrazione BEV, miglioramento TPC (in linea con PNIEC)

Fossili meno 10 Mtonn al 2030 (14 al 2040) con crescita di bio a 6 Mtonn al 2030 (9 Mtonn al 2040)

Impatto significativo su Raffinerie e Depositi di carburanti

Il potenziale dei biofuels secondo la Commissione UE



Source: PRIMES-TREMOVE

Figure 1-5 Biofuel consumption by segment

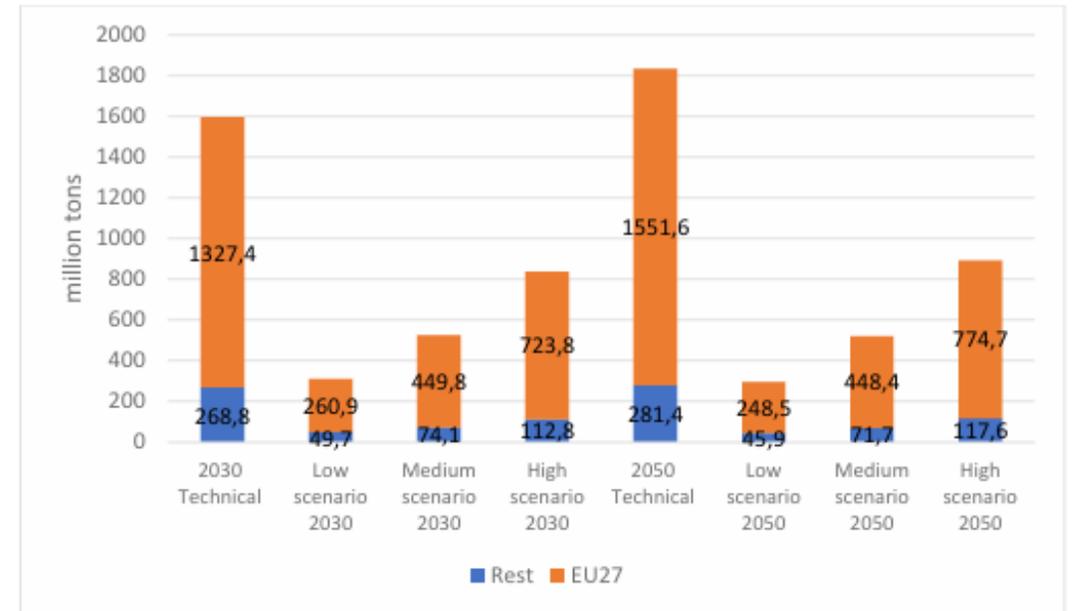
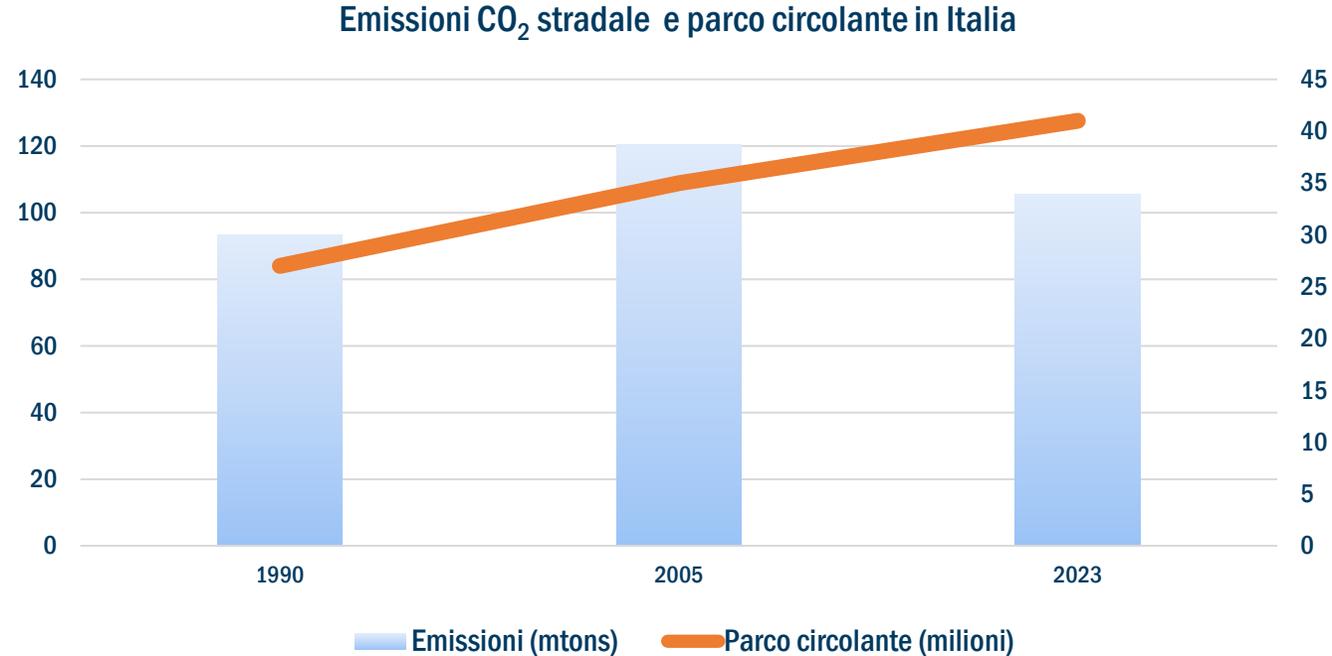


Figure 2-11 Total biomass potentials in Technical, low, medium, and high mobilization scenarios in 2030 and 2050 in million dry tons

Domanda europea di biocarburanti fino a 50 Mtons con potenziale di feedstock da 130 a 220 Mtons

Le emissioni totali da trasporto stradale si riducono

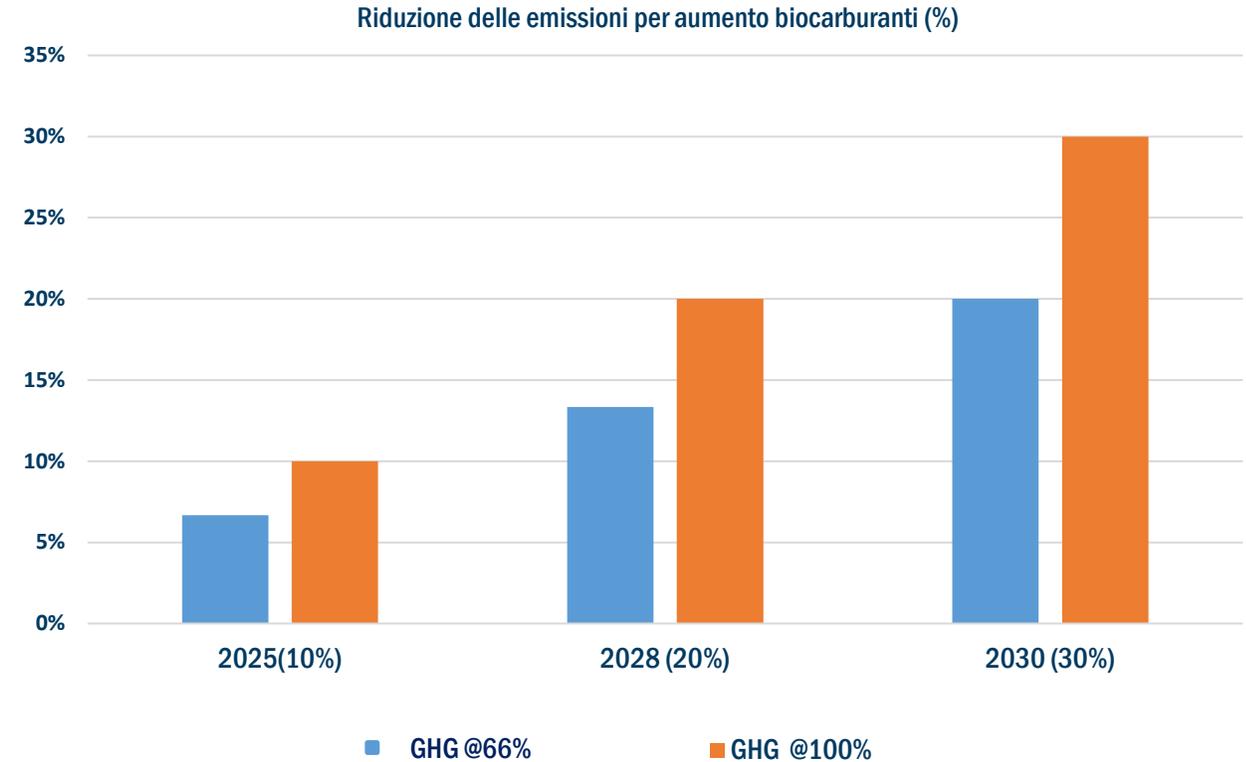
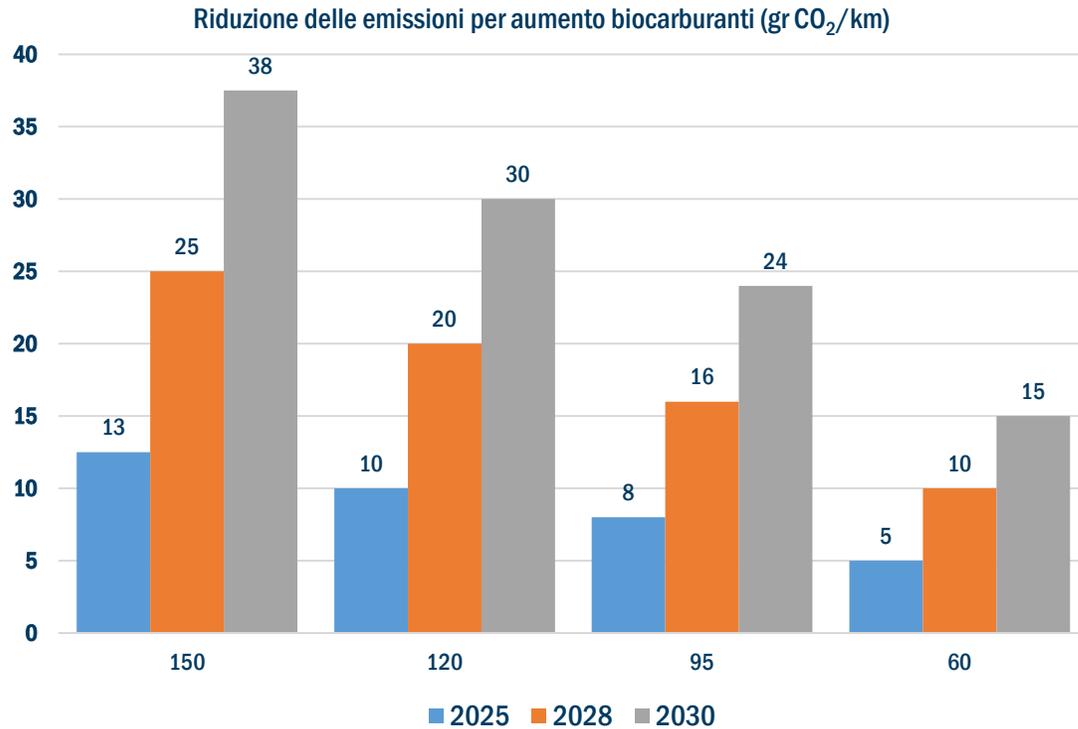


Il parco circolante in Italia continua a crescere (e invecchiare) ma a fronte di una riduzione delle emissioni costante a partire dall'introduzione dei biocarburanti.

La CO₂ emessa si è ridotta di 15 Mtons dal 2005 (-13%) ed è attesa in ulteriore diminuzione con l'aumento della penetrazione dei Low Carbon Fuels



Il contributo dei low carbon fuels alla riduzione delle emissioni sull'immatricolato



I target della RED III prevedono rinnovabili al 29% nel 2030. Il PNIEC prevede un 34% di rinnovabili di cui circa il 30% di biocarburanti

Il contributo sulla riduzione delle emissioni potrà essere tra i 15 e 38 gr CO₂/km medi (ovvero tra 7% e 10% dipende dal tipo di Bio)

Contabilizzare il contributo dei Low-Carbon Fuels puo' sostenere l'industria Automotive ad incontrare i target europei



Necessario sostenere la razionalizzazione e conversione dei trasporti con una strategia per la sicurezza energetica e la sostenibilità economica dell'intera filiera

- **Rendere efficace e realistico il principio di neutralità tecnologica nei trasporti (LDV/HDV) attraverso il calcolo delle emissioni sull'intero ciclo di vita (LCA)**
- **Sostenere e qualificare la produzione dei biocarburanti**
- **Premialità fiscale su penetrazione «bio» nei carburanti e «catena di valore» europea**
- **Contabilizzare il contributo nazionale dei Low-Carbon Fuels nella Direttiva Automotive**