

Un asset industriale strategico che l'Europa non può permettersi di perdere



Indice

1.

L'integrazione della raffinazione nelle catene del valore industriali dell'Europa

2.

Competitività prima di tutto: nessuna transizione senza una base industriale solida

3.

Conversione degli asset esistenti: imperativo strategico

4.

La transizione nella pratica, non nella teoria

Executive summary

La raffinazione non è un'industria del passato, è un pilastro strategico per la sicurezza energetica europea, la difesa e la resilienza industriale. Nonostante la transizione energetica, i combustibili liquidi e gassosi rimarranno essenziali per l'aviazione, il trasporto marittimo, la petrolchimica e altri settori difficilmente elettrificabili, continuando inoltre a supportare parte del trasporto su strada grazie alla loro elevata densità energetica, capacità di stoccaggio, facilità di trasporto e affidabilità.

Il nostro sistema di raffinazione e produzione di combustibili alimenta l'ecosistema industriale europeo, fornendo energia al trasporto, alla difesa e ad altri servizi essenziali, nonché materie prime per i settori della chimica, delle costruzioni, agricolo e manifatturiero. Tuttavia, gli elevati costi energetici, il prezzo del carbonio, la frammentazione normativa e l'incertezza sugli investimenti stanno erodendo la competitività e mettendo a rischio di chiusura gli impianti.

Non riconoscere il carattere strategico di questo settore comporterebbe conseguenze sistemiche: maggiore dipendenza dalle importazioni, shock di prezzi, perdita di posti di lavoro e declino industriale. Ogni raffineria che si chiude rappresenta una perdita irreversibile, e una sua eventuale sostituzione tramite nuovi impianti greenfield a basse emissioni sarebbe insostenibile in termini di costi e tempi, oltre a non essere in grado di soddisfare la capacità richiesta per la transizione. L'Europa deve scegliere: produrre combustibili e materie prime al proprio interno, trasformando al contempo la propria industria, oppure dipendere sempre più dall'esterno.

Una transizione credibile richiede la conversione delle raffinerie esistenti. Questo rappresenta il percorso più rapido, economicamente efficiente e sicuro per sviluppare combustibili rinnovabili e a basse emissioni, preservando l'autonomia strategica ed evitando che gli impianti non vengano più utilizzati e diventino obsoleti.

L'Europa ha bisogno di politiche stabili, investimenti con rischio mitigato e quadri normativi pragmatici che riflettano le realtà del sistema energetico. Il settore della raffinazione è pronto a guidare una transizione industrialmente sostenibile, economicamente credibile e geopoliticamente resiliente.

Preambolo

L'industria della raffinazione e della produzione di combustibili è oggi un pilastro industriale strategico e lo sarà nel futuro. Non è un'industria del passato.

Essa sostiene la sicurezza energetica dell'Europa, la difesa e la resilienza economica in molteplici settori fondamentali.

I combustibili liquidi e gassosi coprono oggi circa il 56%¹ della domanda energetica finale globale e si prevede che nel 2050² rappresenteranno ancora tra il 40% e il 55%, anche in scenari di decarbonizzazione accelerata. In Europa, la domanda diminuirà, ma non scomparirà.

I combustibili liquidi rimangono essenziali per l'aviazione, il trasporto marittimo, la petrolchimica e altri settori difficili da elettrificare, e continueranno a rappresentare una soluzione efficiente e conveniente per il trasporto su strada, grazie alla loro densità energetica, capacità di stoccaggio, trasportabilità e affidabilità. Non si tratta di resistere al cambiamento, ma di una questione di fisica.

1. The World Economic Forum Study, Fuelling the Future: How Business, Finance and Policy can Accelerate the Clean Fuels Market (2026)

2. Ibid

1. Integrazione della raffinazione nelle catene del valore industriali europee

La raffinazione e la produzione di combustibili sono fondamentali per l'ecosistema industriale europeo.

Alimentano tutte le modalità di trasporto, supportano la difesa e la mobilità d'emergenza e forniscono materie prime essenziali per l'intera economia.

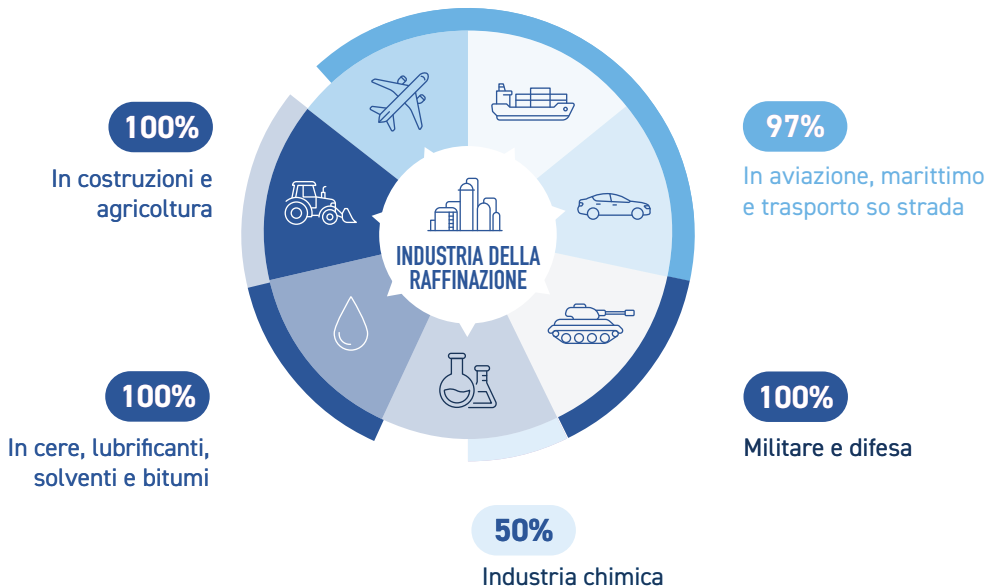
Il sistema di raffinazione europeo supporta l'intero spettro dei trasporti e copre il 100% di quelli militari e della difesa, garantendo al contempo la risposta alle emergenze e la continuità dei servizi essenziali.

Allo stesso tempo, la raffinazione svolge un ruolo centrale nella fornitura di materie prime per settori chiave come chimica, costruzioni, agricoltura e industria manifatturiera.

“ Circa la metà delle materie prime dell'industria chimica deriva dai prodotti della raffinazione, dimostrando l'elevato livello di integrazione con il sistema industriale europeo”

In Europa, la produzione domestica di biocarburanti ha ridotto una quota delle importazioni di prodotti fossili nel settore dei trasporti, contribuendo a un mix energetico più diversificato. Sebbene l'Europa rimanga un importatore netto di energia, i combustibili rinnovabili hanno rafforzato la resilienza e dimostrato il loro potenziale nel ridurre la dipendenza esclusiva dal greggio e dai prodotti raffinati importati.

I nostri prodotti coprono la maggior parte delle necessità di settori strategici (raffinerie e bioraffinerie)



In un contesto geopolitico caratterizzato da forte volatilità, interruzioni delle forniture e competizione strategica, questa diversificazione sta diventando sempre più cruciale³.

Rischi strategici del mancato riconoscimento del settore

Non riconoscere il carattere strategico del settore comporta conseguenze sistemiche. Queste includono una maggiore dipendenza dalle importazioni, un'esposizione a shock dei prezzi, la perdita di occupazione qualificata e l'erosione della competitività industriale

La chiusura delle raffinerie rappresenta una perdita irreversibile. Una volta smantellati, questi impianti non possono essere sostituiti da nuova capacità green-field⁴ a basse emissioni, realizzata con costi e tempi comparabili.

La vera domanda strategica non è se l'Europa avrà bisogno di combustibili e materie prime — l'avrà. La domanda è se li produrrà internamente, trasformando al contempo la propria industria, oppure se dipenderà sempre più dall'esterno.

1.8%
DEL PIL

CONTRIBUISCE ALL'ECONOMIA EUROPEA*

Il nostro settore ha contribuito per l'1,8% al PIL, confermandosi centrale per il motore economico europeo. Questo contributo evidenzia l'importanza strategica del comparto lungo le catene del valore e nei mercati.

75.900
PERSONE
OCCUPATE

CREAZIONE E SOSTEGNO DELL'OCCUPAZIONE*

La produzione di carburanti sostiene direttamente e indirettamente circa 76.000 posti di lavoro in Europa, offrendo occupazione stabile e qualificata e contribuendo alla resilienza delle comunità locali.

CIRCA
4
MILLIARDI
DI EURO
INVESTITI
NEL 2024

IMPEGNARSI PER INVESTIMENTI RESPONSABILI*

Manteniamo una forte attenzione alla conformità normativa, con il 25% degli investimenti complessivi in conto capitale - pari a circa 4 miliardi di euro - destinato al rispetto degli standard ambientali e operativi in tutta la

228
MILLIARDI
DI EURO
DI IMPOSTE
VERSATE

SOSTEGNO AL WELFARE, ALLA CRESCITA E AI SERVIZI*

Complessivamente sono stati versati 228 miliardi di euro di imposte, comprendenti tassazione su lavoro, proprietà e ambiente, inclusi i costi legati al sistema ETS della UE.

31.17
MILLIARDI DI EURO
PER IMPRESE TERZE

SUPPORTO ALLE IMPRESE NEI VARI SETTORI*

Ha inoltre generato 31,17 miliardi di euro di ricavi per imprese terze, rafforzando le catene del valore locali, sostenendo l'occupazione e fungendo da moltiplicatore economico.

* Solomon Refining Sector Economic & Social Impact Report (2025)

** Eurostat

3. IEA

4. Costruzione che parte da zero, operando su una "tabula rasa" senza infrastrutture esistenti, sistemi progressi o vincoli derivanti da lavori precedenti.

2.

Competitività prima di tutto: nessuna transizione senza una base industriale solida

La raffinazione opera in un mercato globale altamente competitivo. La competitività non è opzionale: è una condizione necessaria sia per la continuità operativa che per la trasformazione.

Pressioni strutturali sulle raffinerie europee

Le raffinerie europee affrontano pressioni che si sommano.

Costi energetici più elevati e volatili rispetto ad altre regioni, aumento del prezzo della CO₂ nell'ambito dell'ETS europeo, margini economici in riduzione. Ciò incide direttamente sui margini operativi e compromette la redditività degli investimenti nella decarbonizzazione. Anche i costi del carbonio stanno aumentando a seguito dell'inasprimento del sistema ETS della UE, erodendo ulteriormente i margini e aumentando il rischio di redditività negativa per una quota crescente di asset prima della fine del loro ciclo di vita economico.

Elementi che indeboliscono la redditività degli investimenti a lungo termine, in particolare per i progetti con periodi di ammortamento pari o superiori a 25 anni che richiedono stabilità e prevedibilità, due elementi che al momento mancano.

La spina dorsale industriale dell'Europa, strettamente interconnessa con la raffinazione e la produzione di carburanti, è sottoposta a pressioni sempre più intense.

I settori chiave legati alla produzione di combustibili si stanno avvicinando a un punto di svolta:

L'industria automobilistica europea, storicamente leader mondiale, ha prodotto circa 14,4 milioni di veicoli nel 2024, in calo del 6,2% rispetto all'anno precedente, e rimane al di sotto dei livelli pre-pandemia.

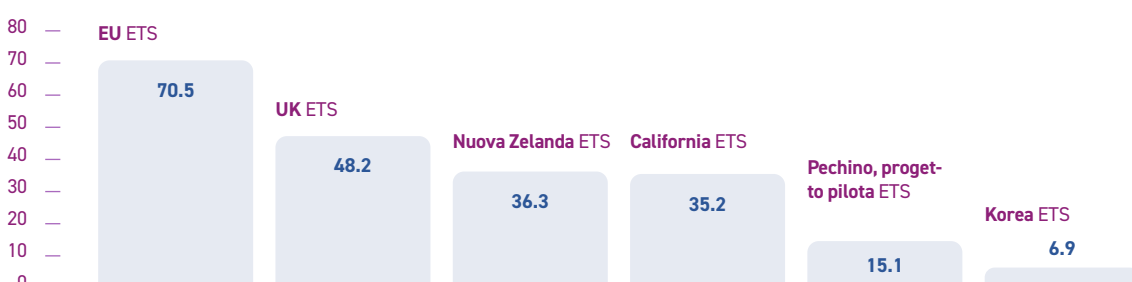
Allo stesso tempo, l'industria chimica europea sta attraversando una profonda crisi strutturale, con circa il 9% della capacità produttiva destinato alla chiusura e con oltre 11 milioni di tonnellate di capacità nei principali siti di cui è stata annunciata la chiusura nel 2023 e 2024. La produzione ha subito un calo significativo in diversi paesi rispetto ai livelli del 2019. Questi sviluppi incidono direttamente sulle catene del valore strettamente legate alla produzione di carburanti.

La complessità normativa indebolisce ulteriormente gli investimenti per la trasformazione. Oltre al sistema ETS, il settore è soggetto a molteplici quadri normativi, spesso elaborati in modo isolato, tra cui la direttiva RED, gli standard in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli, gli obblighi di decarbonizzazione nel settore aeronautico e marittimo, la normativa sulle emissioni di metano e la legislazione in materia di sostanze chimiche.

Ciò comporta un'incoerenza normativa, un aumento dei costi di conformità e una minore prevedibilità degli investimenti. Nel caso di progetti ad alta intensità di capitale, ciò aumenta notevolmente il rischio e può causare ritardi o l'annullamento dei progetti prima della decisione finale di investimento (FID).

Livello del prezzo del carbonio nell'ambito del sistema ETS dell'UE rispetto ad altre regioni

Dollari/ tCO₂eq (Fonte ERSCT)



Perdita del potenziale di trasformazione

Un declino progressivo

La capacità complessiva di raffinazione in Europa è in costante calo, a causa di una combinazione di fattori strutturali e di scelte politiche. Dal 2009, 35 raffinerie hanno chiuso definitivamente, rappresentando circa il 30% degli impianti e circa il 20% della capacità totale di raffinazione. Senza una trasformazione efficace, una quota significativa della capacità rimanente potrebbe diventare economicamente non sostenibile nei prossimi decenni.

“

Non si tratta semplicemente di una questione di riduzione capacità. È una questione di potenziale di trasformazione perduto.

”

L'Europa dipende già strutturalmente dalle importazioni per i prodotti chiave. Per quanto riguarda il carburante per aerei, la dipendenza netta dalle importazioni rappresenta circa il 34% della domanda⁵, sebbene ciò coesista con flussi significativi di esportazioni verso mercati limitrofi quali il Regno Unito, la Norvegia e la Svizzera. L'Europa rimane inoltre espos-

“

Le raffinerie che registrano margini negativi prolungati escono dal mercato prima di poter essere convertite. Una volta chiuse, queste piattaforme industriali, essenziali per la produzione di combustibili a basse emissioni, sono perse definitivamente⁶.

”

ta a squilibri strutturali nelle importazioni di gasolio. Competitività e transizione sono indissolubilmente collegate. Preservare oggi la redditività industriale è un presupposto fondamentale per realizzare la transizione domani.

Il divario negli investimenti: ambizione verso realtà

La portata degli investimenti necessari per realizzare la transizione è notevole, eppure gli attuali livelli di investimento sono nettamente inferiori rispetto a quanto sarebbe necessario.

Le stime globali indicano che entro il 2030 saranno necessari circa 100 miliardi di dollari all'anno per raggiungere gli obiettivi in materia di energie

rinnovabili e combustibili a basse emissioni di carbonio. Tuttavia, gli attuali livelli di investimento rimangono di gran lunga inferiori (25 miliardi di dollari).

In Europa, entro il 2030, sarà necessario un significativo sostegno finanziario per colmare il divario di costo dei biocarburanti avanzati e per mobilitare le materie prime:

- 3,8–7,5 miliardi euro/anno per impianti industriali
- 0,7–1,2 miliardi euro/anno per materie prime

Solo una quota limitata dei progetti ha raggiunto la decisione finale di investimento (FID), evidenziando un divario tra ambizione politica e progetti su cui investire.

“

Questo divario riflette ostacoli strutturali agli investimenti, non limiti tecnologici.

”

Gli investimenti sono frenati dalla scarsa prevedibilità dei ricavi, da quadri normativi incerti, dall'elevata intensità di capitale e dalla complessità normativa.

Questi fattori rendono i progetti meno attraenti per gli investitori e ritardano la finalizzazione dal punto di vista finanziario. Le decisioni di investimento vengono prese in un contesto globale. I capitali affluiscono verso regioni che offrono maggiore stabilità politica, minori rischi e rendimenti più prevedibili.

Se l'Europa non offre condizioni comparabili, cresce il rischio che gli investimenti, e la capacità industriale ad essi associata, si spostino altrove.

Le implicazioni sono significative. Ciò non solo rallenterà la transizione, ma aumenterà anche la dipendenza dalle importazioni sia per i combustibili convenzionali che per quelli a basse emissioni di carbonio, indebolendo la base industriale e l'autonomia strategica dell'Europa.

La competitività non è quindi fine a sé stessa. È il fondamento della transizione.

5. Eurostat

6. S&P Study on the potential evolution of Refining and Liquid Fuels production in Europe (2025)

3. Conversione degli asset esistenti: imperativo strategico

Convertire le raffinerie esistenti non è solo una questione di efficienza nei costi, è una necessità strategica per l'Unione europea.

I modelli indicano che, senza la riconversione degli impianti esistenti, l'Europa dovrebbe affrontare una transizione più costosa, un declino industriale accelerato e una dipendenza a lungo termine dalle importazioni. La riconversione delle raffinerie esistenti può ridurre le spese in conto capitale del 30-50% rispetto ai progetti ex novo, evitando al contempo la duplicazione delle infrastrutture e la formazione di asset irrecuperabili.

Le raffinerie esistenti sono attualmente le uniche piattaforme in grado di scalare rapidamente la produzione di combustibili sostenibili.

Per accelerare la transizione è necessario partire da ciò che già esiste

Un recente studio di S&P Global⁷ stima che entro il 2050 la UE avrà bisogno di un numero compreso tra 22 e 48 bioraffinerie per soddisfare la domanda prevista e gli obiettivi climatici.

Senza la conversione, tale capacità dovrebbe provenire in gran parte da progetti greenfield autonomi, aumentando in modo significativo il fabbisogno di capitale, il rischio e i tempi di realizzazione.

Sfruttare i siti di raffineria esistenti mantiene gli investimenti entro limiti ragionevoli e consente un potenziamento tempestivo della produzione di carburanti sostenibili.

I dati⁸ confermano che le infrastrutture esistenti garantiscono costi inferiori per unità di emissioni abbattute, in particolare nelle fasi iniziali e intermedie della transizione, quando i vincoli finanziari sono più severi.

Gli impianti esistenti consentono una rapida espansione

Le raffinerie esistenti sono attualmente le uniche piattaforme industriali in grado di aumentare la produzione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio alla velocità e nei volumi richiesti dalla politica della UE.

Il raggiungimento di questa scala in tempi realistici dipende dalla rapida mobilitazione e conversione degli impianti esistenti, rendendo la loro conversione un prerequisito per una transizione economicamente vantaggiosa, sicura e credibile.

“

Non integrare la capacità di raffinazione esistente nel percorso di transizione trasformerebbe una sfida industriale in una vulnerabilità strategica per l'Europa.

”

Questa trasformazione deve essere gestita. I combustibili convenzionali rimangono essenziali durante il periodo di transizione per garantire l'accessibilità economica, la stabilità del sistema e la sicurezza dell'approvvigionamento, specialmente nel settore dell'aviazione, del trasporto marittimo, della risposta alle emergenze e della difesa.

7. S&P Study on the potential evolution of Refining and Liquid Fuels production in Europe (2025)

8. WEF «Fuelling the Future» Paper (2026)



4.

La transizione nella pratica, non nella teoria

L'industria della raffinazione è già entrata in una fase di trasformazione attiva.

Nell'ultimo decennio, le compagnie hanno adottato un'ampia gamma di tecnologie e approcci, tra cui:

- conversione delle raffinerie in bioraffinerie o realizzazione di unità dedicate nelle raffinerie esistenti
- co-processing di materie prime sostenibili
- sviluppo dei carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF)
- diffusione del diesel rinnovabile
- primi progetti di combustibili sintetici RFNBO a basse emissioni

Questi sviluppi dimostrano sia la capacità tecnica che l'impegno.

Tuttavia, la fase successiva sarà più impegnativa, con fabbisogni di investimento crescenti per convertire gli impianti esistenti, sviluppare nuova capacità e, al contempo, garantire un approvvigionamento di prodotti convenzionali sufficiente.

Investimenti e sfide

Entro il 2050 serviranno circa 400 miliardi di euro di investimenti cumulati, anche nello scenario più efficiente in termini di costi. Si tratta di un'impresa di notevole portata, ma che il settore è in grado di portare a termine, alle giuste condizioni.

Oggi permane un evidente divario tra le ambizioni e i risultati effettivi. Oggi solo circa il 10% della capacità clean annunciata ha raggiunto il FID, a causa di un elevato fabbisogno di capitale, rischio normativo e incertezza sui ricavi.

Il problema non è tecnologico, ma finanziario.

Mentre il fabbisogno di investimenti aumenta per soddisfare gli obiettivi e i mandati politici, la redditività dei progetti rimane fragile. I progetti si arenano non perché non possono essere realizzati, ma perché non è possibile finanziarli con sufficiente sicurezza.

Processi integrati, risultati multipli

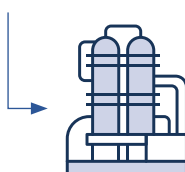
Le raffinerie sono sistemi complessi e integrati che producono contemporaneamente più prodotti.

Sia che si tratti della lavorazione del petrolio greggio o di materie prime rinnovabili, i combustibili e le materie prime intermedie vengono generati attraverso un unico processo. I co-prodotti sono inevitabili per ragioni chimiche.

I quadri normativi devono riflettere questa realtà. Le ipotesi basate su un unico prodotto non sono sostenibili né dal punto di vista tecnico né da quello economico.

Raffineria convenzionale

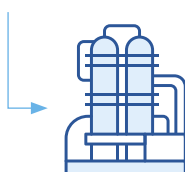
Petrolio greggio



Nafta/benzina	10 - 37 %
Jet/Cherosene	8 - 13 %
Diesel/gasolio	20 - 40 %
Olio combustibile	10 - 50 %
Altri	< 13 %

Bioraffineria (bio-SAF via HEFA) in modalità «max jet»

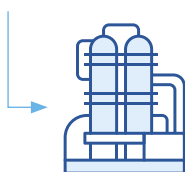
Acidi grassi e oli vegetali



Nafta/benzina	15 %
SAF	60 %
Diesel/gasolio	25 %
Olio combustibile	-
Altri	< 5 %

E-SAF via Fischer-Tropsch in modalità «max jet»

H₂ + CO₂



Nafta/benzina	25 %
SAF	55 %
Diesel/gasolio	20 %
Olio combustibile	-
Altri	< 5 %

(Fonte: Concawe)

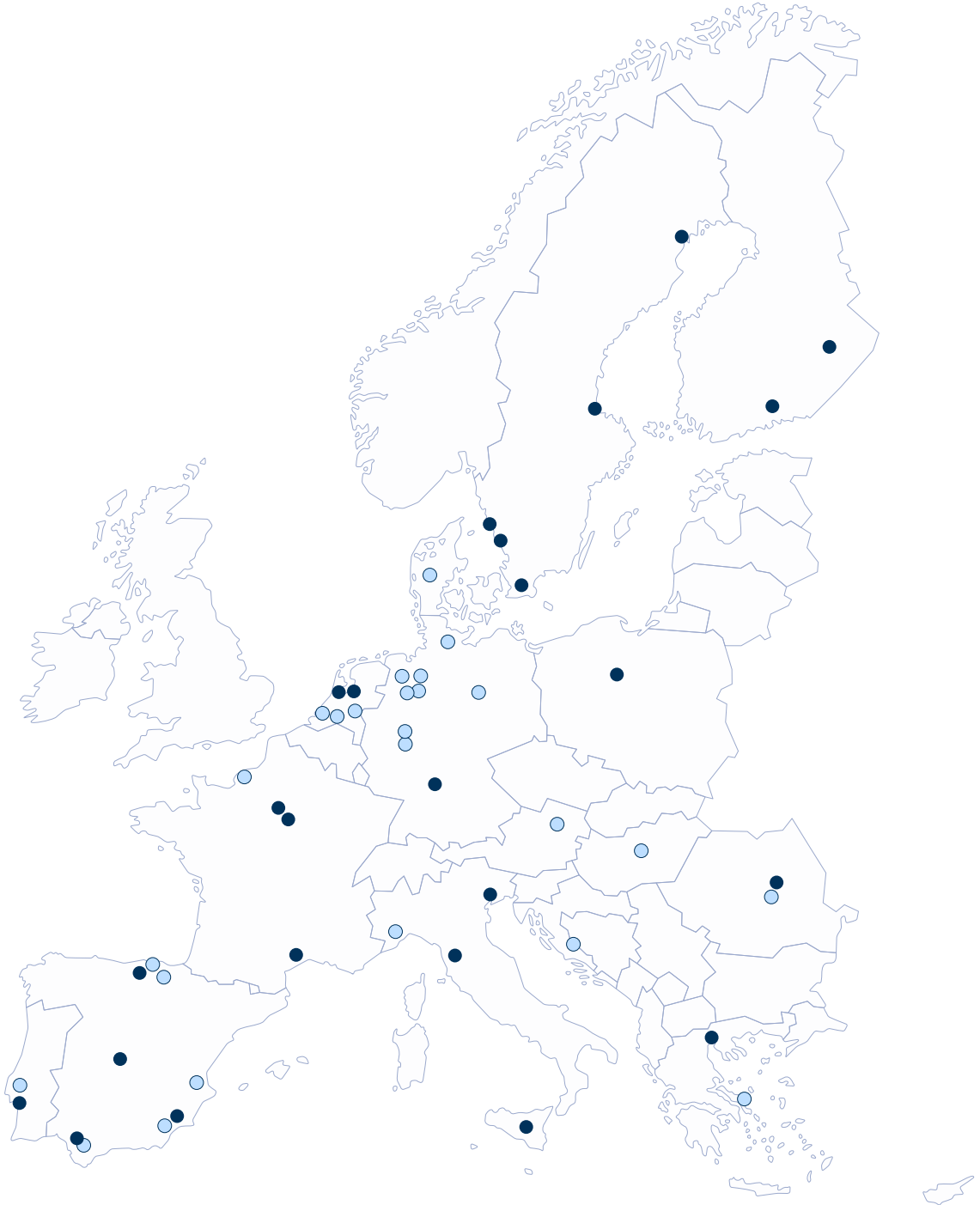
Progetti per la produzione di clean fuels in Europa

● RENEWABLE LIQUID FUELS

● Idrogeno verde

24 progetti oltre la decisione finale di investimento (FID)

25 progetti oltre la decisione finale di investimento (FID)



Ciò comporta seri rischi per l'Europa. Le imprese si trovano di fronte a una scelta strategica: investire in un contesto di incertezza oppure indirizzare tali investimenti altrove.

La conseguenza è un rallentamento della transizione. Anziché trasformare gli impianti esistenti, le compagnie potrebbero optare per l'uscita dal mercato con la conseguente chiusura di raffinerie e la perdita irreversibile di capacità industriale.

Il settore si sta avvicinando a un punto di svolta. La trasformazione è iniziata, ma la sua prosecuzione dopo il 2030 dipende da condizioni più favorevoli nel breve termine.

Una transizione efficace deve tenere conto delle condizioni in cui il sistema energetico opera realmente. Affinché abbia successo, deve essere:

- **Graduale:** allineata ai cicli industriali e agli investimenti
- **Accessibile:** sostenibile per consumatori e imprese
- **Geopoliticamente realistica, con forte base produttiva europea:** equilibrio tra produzione interna, diversificazione dell'approvvigionamento e autonomia strategica. Una solida base produttiva europea in tutti i percorsi tecnolo-

gici rimane essenziale. Un approccio integrato a livello della UE rafforza la resilienza, evita la frammentazione e garantisce che le risorse interne siano impiegate laddove generano il massimo valore. Le importazioni strategiche possono integrare il sistema, ma non possono sostituire una base industriale europea competitiva e coordinata.

- **Coordinata:** garantire che lo sviluppo tecnologico, la regolamentazione e il sostegno agli investimenti procedano di pari passo.

Ignorare questi vincoli non accelera la transizione, indebolisce la base industriale europea e aumenta la dipendenza dall'esterno, la volatilità dei prezzi e i rischi dal lato dell'offerta.

Una transizione credibile deve rimanere tecnologicamente neutrale e sostenere un portafoglio diversificato di soluzioni. Mantenere la flessibilità rafforza la resilienza, riduce i rischi strutturali e consente di ridurre le emissioni in modo economicamente vantaggioso.

In questo contesto, l'industria europea dei combustibili ribadisce la propria forte volontà e il proprio impegno a rimanere un pilastro dell'autonomia strategica dell'Europa, continuando al contempo a investire nella trasformazione, a condizione che vengano create le giuste condizioni favorevoli.



Chi siamo



FuelsEurope è la voce dell'industria europea dei combustibili. Rappresenta presso le istituzioni dell'UE gli interessi di 40 imprese attive nella produzione e distribuzione di combustibili liquidi e prodotti per la mobilità, l'energia e le materie prime per le filiere industriali nell'Unione Europea.



www.linkedin.com/company/fuelseurope



www.twitter.com/FuelsEurope



www.youtube.com/fuelseurope



FuelsEurope.eu



www.cleanfuelsforall.eu



www.fuelseurope.eu

FuelsEurope

Avenue des Nerviens 85
1040 Brussels - Belgio

Telefono: +32 (0)2 566 91 00

Contatti: info@fuelseurope.eu

Contatti: info@unem.it

by purebrand.be

La transizione dei carburanti in Europa potrà avere successo solo se ancorata alla realtà industriale. Il quadro politico della UE deve quindi perseguire due obiettivi in parallelo: preservare la competitività dell'attuale base industriale per la produzione di combustibili e creare solide condizioni per gli investimenti nella sua trasformazione a basse emissioni di carbonio.

RACCOMANDAZIONI DI POLICY

PER GARANTIRE LA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA DELLA PRODUZIONE DI COMBUSTIBILI

Revisione dell'ETS: L'attuale sistema ETS non consente di costruire un concreto piano economico per gli investimenti nella decarbonizzazione in Europa e rischia di incentivare la rilocalizzazione delle emissioni e degli investimenti (carbon e investment leakage), con conseguenze sulla competitività industriale e sulla sicurezza energetica. Secondo i parametri attuali, dopo il 2039 non entreranno più quote nel mercato ETS, né tramite allocazione gratuita né tramite aste. Su questa traiettoria, il sistema rischia di diventare insostenibile per l'industria europea. Senza adeguamenti strutturali, il sistema rischia di spingere sia le emissioni che gli investimenti fuori dall'Europa, anziché favorire la decarbonizzazione al suo interno.

Per coniugare ambizione climatica e resilienza industriale, l'ETS deve evolvere per sostenere la competitività, salvaguardare i posti di lavoro e favorire gli investimenti nella decarbonizzazione in Europa.

Le nostre raccomandazioni per una revisione dell'ETS1 sono:

- **Allineare la traiettoria lineare del tetto alle ambizioni climatiche al 2050** (riduzione del Linear Reduction Factor);
- Aumentare le quote gratuite per prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio (carbon leakage) derivante dall'attivazione prematura del fattore di correzione intersettoriale (l'attuale quota del 43% dovrebbe essere aumentata per riflettere meglio la quota dell'industria rispetto al settore elettrico);
- **Riformare la Market Stability Reserve (MSR)** per affrontare la crescente scarsità di quote piuttosto che l'eccesso di offerta. Si dovrebbe sospendere l'annullamento delle quote e ripristinare quelle precedentemente cancellate, nonché adeguare in modo dinamico le soglie di assorbimento e rilascio per riflettere l'evoluzione delle condizioni di mercato. La MSR dovrebbe contribuire a garantire una liquidità di mercato sufficiente e a prevenire un'eccessiva volatilità dei prezzi nell'ambito del sistema EU ETS.
- **Gli assorbimenti con soluzioni tecnologiche certificate nell'ambito del CRCF dovrebbero poter essere utilizzati dai soggetti partecipanti al sistema ETS della UE per fini di conformità.** L'utilizzo degli assorbimenti nature-based dovrebbe rimanere subordinato al mantenimento nel tempo dell'integrità ambientale;
- Per settori globali come aviazione e marittimo, **un approccio globale rappresenta una soluzione migliore rispetto alla regolamentazione a livello regionale.** A questo proposito, l'attenzione dovrebbe concentrarsi sull'armonizzazione con le iniziative globali (ICAO e IMO), piuttosto che sull'estensione del quadro normativo del sistema di scambio delle quote di emissione della UE (EU ETS).

Regolamento UE sul metano: L'attuazione del regolamento deve essere praticabile e non compromettere la sicurezza degli approvvigionamenti e la competitività e l'operatività del sistema industriale.

Priorità:

- **Introdurre una sospensione temporanea ("stop-the-clock")** per consentire una valutazione d'impatto adeguata del Regolamento e per affrontare le principali questioni relative alla sua attuazione attraverso una revisione mirata.
- **Garantire a produttori, verificatori, organismi di certificazione e importatori il tempo necessario e la certezza giuridica** per adempiere agli obblighi a carico degli importatori.
- **Adeguare le disposizioni relative alle sanzioni**, oggi sproporzionate in caso di inadempienza, ai progressi effettivi nell'attuazione del Regolamento e alla reale disponibilità di opzioni per il rispetto degli adempimenti, in modo armonizzato tra gli Stati membri.
- **Creare un sistema di conformità realistico**, adatto alle complesse catene di approvvigionamento del petro-

lio greggio, compresi approcci di tracciabilità laddove requisiti rigorosi risultino attualmente irrealizzabili o sproporzionati.

- **Preservare l'obiettivo di riduzione del metano** evitando interruzioni negli approvvigionamenti di petrolio e gas che farebbe aumentare la dipendenza dell'Europa dalle importazioni con costi crescenti per i consumatori.

Semplificazione normativa: Il quadro normativo UE deve essere reso più semplice, coerente e favorevole agli investimenti del sistema industriale.

Priorità:

- **Ridurre la complessità amministrativa nell'acquis in Europa** per ciò che riguarda la produzione di combustibili e le relative catene del valore.
- **Sottoporre la legislazione UE a uno "stress test"** per individuare contraddizioni, duplicazioni e impatti sulla competitività, con particolare attenzione ai settori strategici "hard-to-abate".
- **Fare il punto su tutta la legislazione pertinente in modo coerente**, anziché aggiungere nuovi obblighi in modo isolato.
- **Organizzare dialoghi strategici con i settori industriali**, per garantire che le difficoltà di attuazione, gli ostacoli agli investimenti e le incongruenze siano individuati tempestivamente e affrontati in modo pragmatico.
- **Garantire che la semplificazione favorisca l'attuazione**, migliorando la chiarezza giuridica e riducendo gli oneri di conformità senza indebolire gli obiettivi politici fondamentali.

Direttiva sulle Emissioni Industriali (IED): L'IED deve garantire tutela ambientale e sanitaria, ma restare tecnicamente ed economicamente sostenibile, coerente con le necessità di una transizione industriale.

Priorità:

- **Attuazione tempestiva e armonizzata negli Stati Membri**, evitando il gold-plating e approcci nazionali frammentati.
- **Assicurare coerenza con le altre normative ambientali e con gli obblighi di rendicontazione ambientale** al fine di evitare duplicazioni e oneri amministrativi non necessari.
- **Sviluppo rapido della legislazione secondaria e delle linee guida** per garantire chiarezza e certezza nell'attuazione per operatori e autorità nazionali.
- **Stabilire requisiti minimi a livello della UE attraverso conclusioni sulle migliori tecniche disponibili (BAT)** che siano tecnicamente realizzabili ed economicamente sostenibili, sulla base di una solida raccolta di dati e di un approfondito scambio tecnico che coinvolga gli stakeholders industriali.
- **Garantire che i requisiti in materia di autorizzazioni rimangano proporzionati**, tenendo conto delle caratteristiche tecniche degli impianti e delle condizioni ambientali locali ed evitando misure aggiuntive non necessarie.

REACH: Una revisione futura deve migliorare la gestione del rischio mantenendo chiarezza normativa, solidità scientifica e competitività industriale.

Priorità:

- **Concentrare la revisione sulle carenze individuate** e sulle misure volte a migliorare la gestione dei rischi.
- **Mantenere i regolamenti REACH e CLP come legislazione di riferimento fondamentale** e fonte primaria per le definizioni delle sostanze regolamentate e della relativa terminologia giuridica.
- **Evitare duplicazioni con altre normative** e oneri amministrativi superflui per le autorità di regolamentazione e gli operatori
- **Garantire che le misure normative continuino a basarsi sulla valutazione dei rischi e su solide basi scientifiche.**
- **Realizzare una revisione mirata.**

Restrizioni PFAS: Devono garantire la sicurezza operativa, la continuità dell'approvvigionamento e il funzionamento delle catene del valore industriali strategiche fino a quando non saranno disponibili alternative affidabili.

Priorità:

- Una normativa sui PFAS basata su dati scientifici, proporzionata e applicabile, che garantisca la sicurezza operativa e la continuità dell'approvvigionamento di combustibile e materie prime.
- Un'esenzione che consenta il proseguimento dell'uso di apparecchiature contenenti PFAS per applicazioni industriali e professionali fino a quando non saranno disponibili soluzioni sostitutive adeguate, al fine di evitare gravi interruzioni lungo la catena del valore energetica dell'UE, salvaguardare l'approvvigionamento di combustibili e materie prime e il funzionamento delle catene del valore industriali strategiche, garantendo al contempo una gestione responsabile sia durante l'uso che a fine vita. In assenza di tale esenzione, le restrizioni sui PFAS rischiano di interrompere approvvigionamenti essenziali nonostante la bassa esposizione operativa dovuta all'uso confinato e alle misure di mitigazione.

CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism): Occorre assicurare condizioni di concorrenza eque, per garantire che il settore possa rimanere competitivo a livello globale e favorire la trasformazione attraverso:

- **Condizioni di parità in materia di costi del carbonio**, evitando così l'aumento delle emissioni a livello internazionale e consentendo un'azione ambientale ambiziosa ma economicamente realizzabile;
- **Un quadro normativo prevedibile e favorevole**, in grado di inviare segnali chiari e di lungo termine per orientare gli investitori, prevenendo così la delocalizzazione delle emissioni di carbonio e degli investimenti;
- **Creare nei fatti le premesse economiche per potenziare soluzioni innovative e all'avanguardia per la transizione energetica.**

L'industria della raffinazione esorta le Istituzioni della UE ad affrontare le carenze fondamentali nell'attuale struttura del CBAM prima di procedere a un'eventuale estensione del suo ambito di applicazione ai prodotti di raffinazione. Occorre prendere in considerazione i seguenti elementi:

- **Il CBAM dovrebbe coesistere con le attuali misure di mitigazione del rischio di carbon leakage**, che non dovrebbero essere ulteriormente rivisto rispetto al livello attuale fino a quando non sarà stata dimostrata l'efficacia del CBAM per il settore della raffinazione.
- Nel quadro normativo relativo alla fuga di carbonio deve essere prevista una soluzione efficace e adeguata per il rischio di carbon leakage legato alle esportazioni.
- Garantire **parità di condizioni** tra fornitori dell'UE e di paesi terzi in merito ai costi delle emissioni di gas serra
- **Affrontare i rischi di elusione e di spostamento delle risorse.**
- Il rischio di carbon leakage associato ai costi delle emissioni indirette dovrebbe essere affrontato attraverso un sistema armonizzato a livello della UE di compensazione dei costi indiretti per tutti i settori esposti agli scambi commerciali, anziché essere incluso nel CBAM (poiché i costi indiretti non sono direttamente correlati alle emissioni indirette).
- Deve essere sviluppata una metodologia equa per il settore della raffinazione.

RACCOMANDAZIONI DI POLICY PER CREARE SOLIDE BASI DI INVESTIMENTO NELLA TRANSIZIONE LOW-CARBON

RED (Direttiva Energie Rinnovabili): Deve restare il quadro di riferimento per i combustibili rinnovabili nella UE. Le interazioni con le politiche complementari (ad esempio ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime, gli standard di prestazione in termini di CO₂ per i veicoli leggeri e pesanti) devono essere chiare e coerenti per garantire un'attuazione efficiente in tutti i settori in cui gli obblighi si sovrappongono e/o risultano incoerenti. La futura revisione della direttiva sulle energie rinnovabili (RED) dovrebbe quindi fornire un quadro più armonizzato, prevedibile e favorevole agli investimenti per i carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio in Europa. Dovrebbe inoltre definire le condizioni per un modello di business sostenibile e a lungo termine per il settore.

Il settore sostiene un aumento degli obiettivi della direttiva RED, ma in modo graduale e realistico, con condizioni normative che favoriscano gli investimenti.

Priorità:

- Una revisione della direttiva RED **sulla base delle migliori pratiche e degli insegnamenti tratti dai recepimenti nazionali della RED III;**
- L'adozione di **norme più chiare e meglio armonizzate per ridurre l'incertezza operativa** e creare una base più

affidabile per i progetti di investimento necessari a potenziare la produzione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

- **Evitare criteri di ammissibilità delle materie prime eccessivamente restrittivi ed ampliare la gamma di bio-componenti conformi alla direttiva RED, in particolare quelli disponibili sul mercato interno.**
- **Sincronizzazione tra maturità tecnologica e ambizione normativa.**
- **Creazione di mercati pilota dal lato della domanda.**
- **Misure di riduzione del rischio di investimento.**
- Definizione di **un percorso a lungo termine per la diffusione dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio in Europa**, ancorato a un quadro di investimento solido e prevedibile, al fine di salvaguardare gli investimenti in corso e quelli pianificati.

Standard CO₂ per veicoli leggeri, pesanti e flotte aziendali: La decarbonizzazione deve essere tecnologicamente neutrale e riconoscere il ruolo dei combustibili rinnovabili parallelamente all'elettrificazione.

Priorità:

- **Riconoscimento dei “Veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili” (i cosiddetti “eligible fuels”), VEEF secondo la definizione della direttiva RED,** e delle relative infrastrutture di rifornimento. I VEEF dovrebbero essere considerati veicoli a zero emissioni attraverso una categoria dedicata di veicoli alimentati con carburanti ammissibili ai sensi della direttiva RED, come previsto dal Considerando 11 del Regolamento (UE) 2023/851, e riconosciuti come a zero emissioni ai fini delle norme sulle emissioni di CO₂, sulla base di solide metodologie di monitoraggio e certificazione. Ciò andrebbe a integrare la mobilità elettrica e a preservare molteplici percorsi di decarbonizzazione.
- **Ampliamento dei criteri di ammissibilità dei carburanti sostenibili.** Estendere l'ambito di applicazione dei carburanti ammissibili ai sensi dell'articolo 5a a tutti i carburanti sostenibili conformi alla direttiva RED che soddisfano i criteri di sostenibilità e relativi ai gas serra di cui agli articoli 29 e 29° e ai relativi atti delegati.
- **Ai carburanti sostenibili dovrebbe essere attribuito un fattore di emissione pari a zero,** in linea con la metodologia «Tank-to-Wheel» prevista dal Regolamento. Infatti, la CO₂ che essi emettono durante la fase di utilizzo è circolare (biogenica, assorbita dall'atmosfera) e non aumenta la concentrazione di CO₂ nell'atmosfera.
- **Migliorare il meccanismo dei crediti per i carburanti rinnovabili eliminando il limite massimo del 3% e il sub-limite dell'1% per i biocarburanti di cui all'Allegato IX, Parte B.**
- **Favorire una diffusione tempestiva e consentire ai carburanti rinnovabili di contribuire alla decarbonizzazione del settore stradale prima del 2035.**
- Adottare un approccio equilibrato nell'ambito dell'iniziativa «Clean Corporate Vehicles». Garantire che l'iniziativa non si trasformi di fatto in un obbligo di elettrificazione, preservando il ruolo dei carburanti rinnovabili, allineandola alle revisioni degli standard di CO₂, evitando che venga utilizzata come compromesso per ottenere flessibilità normativa e definendo norme di decarbonizzazione del parco veicoli che riflettano la diversità tecnologica, l'innovazione e le reali condizioni di mercato in tutta Europa.

ETS2: Dovrebbe fornire un segnale di mercato credibile e tecnologicamente neutro a favore di soluzioni di trasporto e riscaldamento decarbonizzate, garantendo al contempo l'accessibilità economica e l'equità sociale.

FuelsEurope supports:

- **La creazione di un mercato per il trasporto stradale e il riscaldamento** basato su soluzioni energetiche decarbonizzate, con un adeguato segnale di prezzo del carbonio, potrebbe contribuire a sbloccare investimenti in tecnologie e combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.
- **Un funzionamento del mercato libero e trasparente,** che eviti interferenze con il meccanismo di determinazione dei prezzi.
- Un equilibrio tra **domanda e offerta** e la liquidità del mercato.
- **Aspetti sociali** da tenere in considerazione: le famiglie vulnerabili e i cittadini dovrebbero essere tutelati.
- **Uno strumento basato sul mercato che garantisca che la neutralità tecnologica sia un motore fondamentale dell'innovazione.**