



I nuovi carburanti e i vettori energetici e la loro integrazione nella rete di rifornimento

Sebastiano Gallitelli



Bologna, 6 ottobre 2021

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.



RETE DISTRIBUZIONE CARBURANTI: STATUS QUO 2/2

La rete di distribuzione di carburanti italiana è una delle **infrastrutture più diffuse e capillari d'Europa**, con i suoi ≈22,000 punti vendita e centinaia di depositi di stoccaggio disseminati su tutto il territorio.

Unit: Number of petrol stations

COUNTRY	Number of petrol stations	COUNTRY	Number of petrol stations
Austria	2 733	Italy	21 700
Belgium	3 091	Latvia	606
Bulgaria	4 600 ¹	Lithuania	718
Croatia	N/A	Luxembourg	236
Cyprus	310	Malta	69
Czechia	4 008	Netherlands	4 145
Denmark	2 048	Poland	7 628
Estonia	493	Portugal	3 205
Finland	1 890 ^{**}	Romania	2 250
France	11 193	Slovakia	970
Germany	14 449	Slovenia	553 [*]
Greece	6 443	Spain	11 602
Hungary	1 998	Sweden	2 790
Ireland	1 797	United Kingdom	8 396
EU TOTAL		119 921	
Norway	1 848 ^{**}		
Switzerland	3 362		
Turkey	13 178		
TOTAL NO + CH + TR		18 388	
TOTAL		138 309	

■ EU ■ NON EU

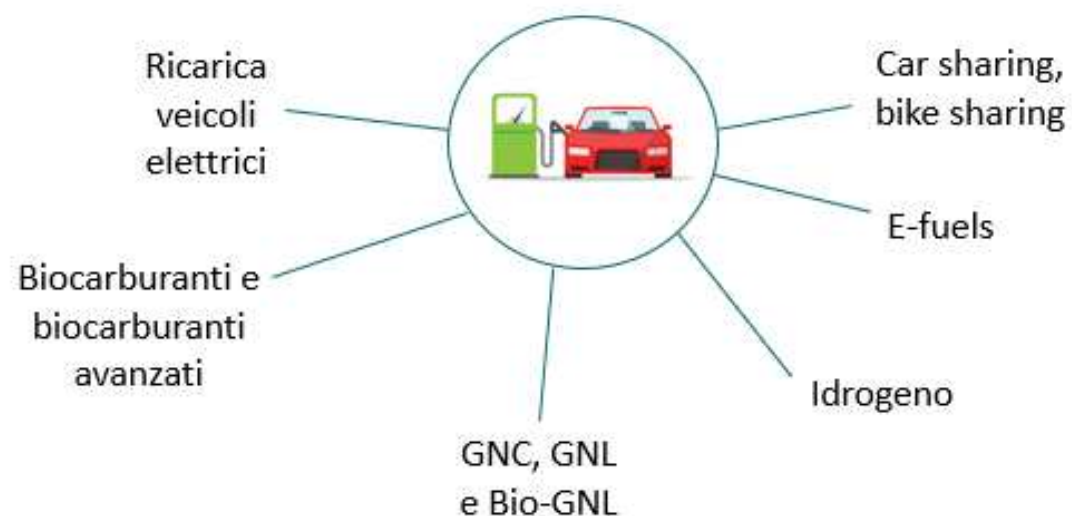
Erogato medio

	1367 mc
	3460 mc
	3912 mc

Per traguardare i più stringenti target di decarbonizzazione europei, la rete dovrà essere **ammodernata, riconvertita e razionalizzata**, anche in un'ottica comparata con i maggiori paesi UE.

Fonte: Fuels Europe, Statistical report 2020, dati agg. al dic.2019

Una infrastruttura,
molti carburanti e servizi low carbon:



La rete di distribuzione è la **sede d'elezione** per la diffusione di **carburanti alternativi, vettori energetici low carbon** e **servizi per la smart mobility**.

La **traiettoria** di questo sviluppo è già stata tracciata, negli anni scorsi, dalla **DAFI**.

METANO LIQUIDO E GASSOSO SONO GIÀ UNA REALTÀ

L'infrastruttura è pronta per lo switch al biometano/GNL

- L'infrastruttura distributiva italiana è un'**eccellenza a livello europeo**, con quasi 1500 stazioni di rifornimento di GNC e 103 di GNL;
- Questa infrastruttura garantisce il rifornimento di **1 milione di veicoli alimentati a gas naturale**, di cui circa 2000 camion a GNC, 3600 a GNL e 5000 autobus;
- Oggi in Italia sono operativi quasi **2.000 impianti di biogas** dei quali l'80% in ambito agricolo, con una potenza elettrica installata di circa 1.400 MW;
- Tale capacità produttiva equivale a una produzione di biometano, qualora tali impianti fossero integralmente riconvertiti, superiore a **2,5 miliardi di metri cubi l'anno**.

ENTRO I PROSSIMI 2/3 ANNI È PREVISTA LA
PRODUZIONE DI 1,5 MILIARDI DI M₃/ANNO DI
BIOMETANO CHE **POTREBBE SODDISFARE
COMPLETAMENTE I CONSUMI DI METANO LEGATI AI
TRASPORTI.**



INFRASTRUTTURE DI RICARICA ELETTRICA

24.794 punti di ricarica per le auto elettriche, suddivisi in **12.623 colonnine** e dislocati su 10.019 location accessibili al pubblico (dati al 30.09.2021, fonte: Motus-e)

Lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica ad oggi è avvenuto secondo il modello della «ricarica pubblica standard», con una potenza pari o inferiore a 22 kW.

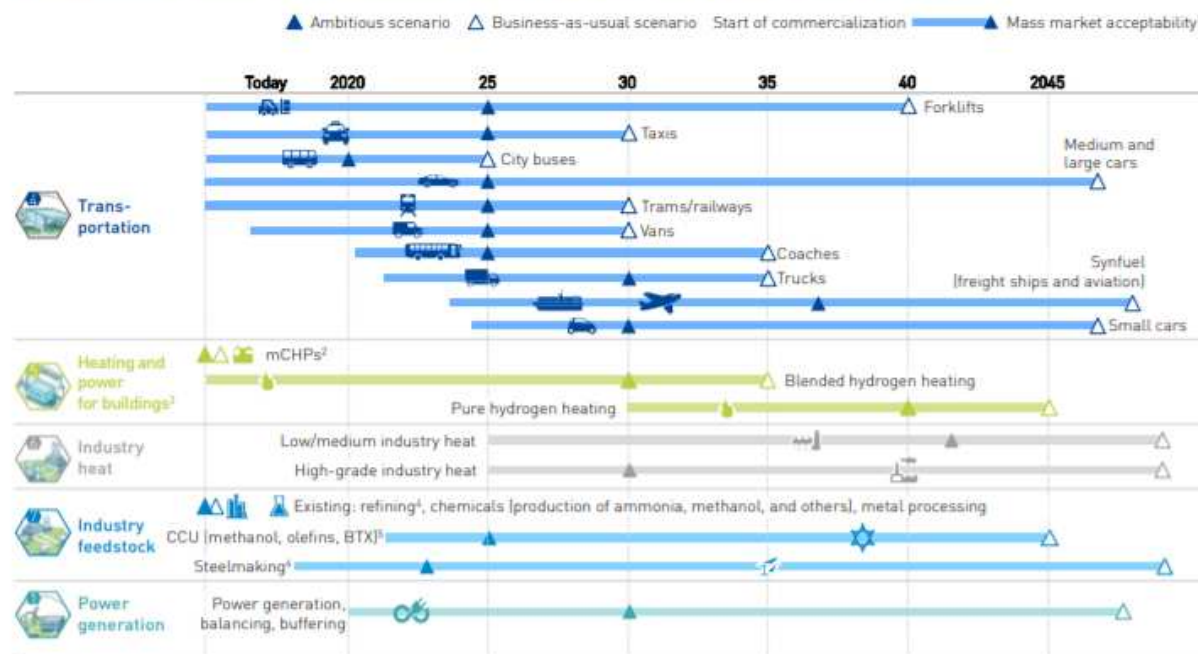
L'integrazione delle infrastrutture di ricarica ad **alta potenza** (possibilmente integrate con **sistemi di accumulo** e di **autoproduzione** di energia elettrica) sulla rete carburanti è strategica per lo sviluppo della mobilità elettrica e per superare la cosiddetta «ansia da ricarica», soprattutto fuori dai centri abitati.



IDROGENO

- I veicoli elettrici a celle a combustibili vantano maggiore autonomia, minor peso delle batterie, **tempi di rifornimento paragonabili a quelli necessari per un pieno di carburanti tradizionali**.
- L'idrogeno si presta anche all'impiego nel **settore dei trasporti**, dove si affiancherà progressivamente al GNL.

EXHIBIT 20: HYDROGEN TECHNOLOGY EXISTS AND IS READY FOR DEPLOYMENT



Fonte: Fuel cells and hydrogen joint undertaking, "Hydrogen Roadmap Europe", 2019

LA TRANSIZIONE ENERGETICA NELL'AGENDA POLITICA



23,78
Mld
Totale

BIOMETANO: supporto alla realizzazione di nuovi impianti per la produzione di biometano (attraverso un **contributo del 40% dell'investimento**) da impiegare per riscaldamento e raffrescamento industriale e residenziale, nonché nei settori terziario e dei trasporti.

IDROGENO: **circa 40 stazioni di rifornimento**, dando priorità alle aree strategiche per i trasporti stradali pesanti quali le zone prossime a terminal interni e le rotte più densamente attraversate da camion a lungo raggio (es. Corridoio Green and Digital del Brennero, progetto cross-border, corridoio Ovest – Est da Torino a Trieste)

INFRASTRUTTURE DI RICARICA ELETTRICA: sviluppo di **7.500 punti di ricarica rapida in autostrada e 13.755 in centri urbani**, oltre a **100 stazioni di ricarica sperimentali** con tecnologie per lo stoccaggio dell'energia.

L'ammodernamento del Paese è oggi affidato a una **plethora di piani e strategie** nazionali, solo per citarne alcune:

- Piano Nazionale Integrato Energia e Clima
- Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile
- Strategia Nazionale Sviluppo Sostenibile
- Strategia italiana di lungo termine sulla riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra
- Piano per la transizione ecologica (in progress)



Tali strategie viaggiano su **binari paralleli**, senza una reale visione d'insieme.

Il necessario processo di ammodernamento della rete non può essere concepito al di fuori di una **programmazione pubblica organica**, capace di garantire certezze e sostegno agli investimenti privati.

Il **PNRR** avrebbe potuto sintetizzare le varie strategie in un unico strumento di programmazione degli interventi. Il risultato finale, però, è l'ennesimo agglomerato di provvedimenti s coordinati: **un'occasione perduta**.

I PUNTI DEBOLI DELLA TRANSIZIONE: MINACCE E OCCASIONI PERDUTE 2/2

Il 14 luglio 2021 la Commissione Europea ha pubblicato “**Fit for 55**”, un pacchetto di proposte legislative che dovrebbe traghettare l’UE verso una **riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030**, il primo passo per poter conseguire la **neutralità climatica al 2050**.

Tra le misure previste, nella proposta di modifica del regolamento che fissa gli standard di emissione di CO₂ per auto e furgoni è previsto un **azzeramento delle emissioni dei veicoli nuovi a partire dal 1° gennaio 2035**.

Questa misura, che si configura di fatto come un **divieto di vendita di nuovi veicoli con motori endotermici**, getta ombre sul futuro di tutti i carburanti alternativi liquidi e gassosi, sia di origine biologica che sintetica, sui quali lo Stato e i privati hanno già iniziato ad investire.



La rete carburanti **non è un'infrastruttura a perdere**, al contrario, è destinata ad avere un **ruolo cruciale nella transizione energetica**.

Assopetroli-Assoenergia rappresenta circa mille imprese, che impiegano oltre 10 mila lavoratori e che generano un fatturato complessivo annuo di 17 miliardi di euro.

Queste imprese necessitano di un quadro **normativo chiaro ed organico** per poter investire nella riconversione e nell'ammodernamento della rete.

L'attuale **caro energia**, inoltre, testimonia la necessità di una **transizione energetica neutrale e aperta a tutte le soluzioni tecnologiche**, per ridurre la dipendenza energetica dall'estero, garantire la sicurezza delle forniture, attrarre e proteggere gli investimenti privati e ridurre la volatilità dei prezzi dell'energia.



Via San Martino della Battaglia 25, 00185, Roma T.

+39 066861505

info@assopetroli.it



facebook.com/assopetroli



twitter.com/Assopetroli

www.assopetroli.it