



Audizione
COM(2026) 616, 619 e 620

Gianni Murano
Presidente UNEM

Camera dei Deputati – Commissione Politiche dell'Unione europea
Roma, 7 ottobre 2026

Quote gratuite e condizionalità. La proposta rilassa il fattore lineare di riduzione: dal 4,4% al 3,7% nel periodo 2031-2035 e all'1,7% nel 2036-2040.

La riduzione delle quote e' accompagnata a un riallineamento strutturale dei benchmark ma deve prevedere la disponibilità effettiva delle tecnologie di abbattimento e ai tempi necessari per realizzare gli investimenti.

Dal 2031: l'80% delle quote gratuite annuali sarà subordinato alla presentazione di piani di decarbonizzazione, mentre il restante 20% verrà sbloccato solo dopo la verifica degli investimenti effettuati.

Proposte Unem: le condizionalità devono essere proporzionate e tecnologicamente realistiche.

Per la raffinazione occorre un benchmark capace di accompagnare la progressiva trasformazione degli impianti e di riconoscere la crescente integrazione di materie prime biogeniche, rifiuti, residui, idrogeno rinnovabile e combustibili sintetici, senza mettere a rischio le configurazioni industriali più complesse o gli investimenti di conversione con potenziali nuove chiusure di impianti Europei.



Carbon leakage e costi indiretti. La protezione contro il carbon leakage deve essere mantenuta fino a quando i principali concorrenti internazionali non saranno soggetti a un costo delle emissioni di CO₂ realmente equivalente.

La sola assegnazione gratuita basata sui benchmark, che premia gli impianti più efficienti, non copre necessariamente l'intero differenziale competitivo. Anche le compensazioni dei costi indiretti devono essere maggiormente armonizzate.

Il sistema attuale consente agli Stati membri di concedere aiuti, previa approvazione della Commissione, ma su tale disposizione si registra una marcata frammentazione che determina condizioni concorrenziali differenti all'interno dello stesso mercato europeo.



Destinazione dei ricavi ETS. I ricavi ETS dovranno essere integralmente destinati alla decarbonizzazione, alla trasformazione e alla resilienza del sistema industriale europeo. La normativa prevede già che i ricavi pertinenti, o un valore finanziario equivalente, siano utilizzati per finalità climatiche ed energetiche. Tale principio dovrebbe tradursi in un legame più diretto tra le risorse generate dagli impianti industriali e il finanziamento della loro trasformazione.

- Unem ritiene che per il settore della raffinazione, le risorse dovrebbero sostenere prioritariamente:
 - miglioramenti di efficienza energetica e delle rese produttive;
 - mantenimento e riqualificazione delle competenze industriali;
 - riconversione degli impianti verso biocarburanti avanzati e combustibili sintetici;
 - produzione e impiego di idrogeno rinnovabile e a basse emissioni;
 - cattura, utilizzo e stoccaggio della CO₂;
- I finanziamenti devono essere accessibili anche ai progetti di trasformazione progressiva degli impianti esistenti e non esclusivamente alle nuove installazioni completamente prive di emissioni



Coordinamento con il futuro meccanismo IMO. La proposta riconosce il rischio che le stesse emissioni marittime siano soggette sia al prezzo EU ETS sia a un futuro meccanismo globale adottato dall'IMO. Introduce al riguardo una clausola di revisione in base alla quale la Commissione dovrà:

- valutare il meccanismo globale effettivamente adottato e applicato;
- confrontarne copertura e livello di prezzo con l'EU ETS;
- valutare il rischio di doppio pagamento;
- presentare, se necessario, una proposta di adeguamento.

Destinazione dei proventi ETS. La proposta rafforza il principio secondo cui una parte significativa dei proventi ETS dovrebbe essere reinvestita nei settori che sostengono il costo della decarbonizzazione.

Gli Stati membri dovrebbero destinare almeno il 50% dei proventi ETS a settori prioritari, tra cui:

trasporto marittimo a basse emissioni; combustibili sostenibili; infrastrutture energetiche; elettrificazione; CCS; tecnologie pulite; ricerca e innovazione.



Durante il periodo di flessibilità 2025-2034, ReFuelEU Aviation consente al fornitore di carburante di rispettare la quota minima di SAF sulla media ponderata del carburante fornito negli aeroporti UE nei quali opera. Il fornitore può quindi concentrare maggiori quantità di SAF negli aeroporti logisticamente più efficienti e quantità inferiori in altri aeroporti.

Il rifornimento di SAF fisicamente fornito nell'UE può essere conteggiata per l'obbligo del fornitore, ma non essere valorizzata da una compagnia aerea ai fini EU ETS. Sembra che nel 2025, fronte di un obbligo SAF complessivamente superato, gli operatori aerei sarebbero riusciti a rivendicarne soltanto circa il 40% ai fini ETS.

Book&Claim - Come funziona?

- registrazione del quantitativo fisico di SAF;
- verifica della sostenibilità e del risparmio di emissioni;
- emissione di un certificato univoco;
- trasferimento del certificato all'operatore aereo;
- cancellazione definitiva dopo la richiesta EU ETS/FEETS;
- controlli per impedire il doppio conteggio.

Si richiede l'armonizzazione della normativa Refuel Aviation con ETS tramite Union Database per rappresentare l'infrastruttura centrale per assicurare tracciabilità, unicità e cancellazione dei certificati.





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

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