



Assoindipendenti

Newsletter N. 41 / 2023

1 Novembre

*Ho inteso dedicare questo numero all' HVO ... questo carburante "un po' sconosciuto" nel senso che è ormai un "gasolio non inquinante" reso disponibile in rete ed in extra rete ma del quale non se ne sa abbastanza (es. produzione, disponibilità, prezzi) e comunque in termini abbastanza confusi. **Vi anticipo che riceverete tutti un invito a partecipare ad una video conferenza nella quale Martedì 7 Novembre alle ore 11, l'ing. Stefano Rocca, consulente ed ex top manager con esperienze in Chevron, Api e Kupit, ci presenterà l' HVO** nella sua apparente scalata a diventare il gasolio dei prossimi anni con tutte le implicite, non secondarie, conseguenze sulla distribuzione, una posizione che conferma le perplessità già espresse in un articolo pubblicato su SQ in Aprile 2023 (vedi articoli N. 2 e 18). Le domande del momento sono se HVO ha o avrà, e in quali tempi, un mercato, una domanda, se la disponibilità in quali aree geografiche sarà in grado di incontrarla, quale sarà la strategia prezzo al di là delle "strane" offerte attuali. In vista della videoconferenza ho pensato di fare cosa utile riportare, in molti casi solo poche righe, molti degli articoli che da Marzo 2023 ad oggi Staffetta Quotidiana ha dedicato all' HVO. Allo stesso tempo ho ritenuto utile dare la precedenza al report della prima conferenza annuale di Confindustria Energia focalizzata sulla transizione energetica in quanto offre una cornice di riferimento nella quale collocare il futuro dell' HVO da confrontare con quanto sarà oggetto della relazione dell' ing. Stefano Rocca.*

1. Luglio, 7 Dibattito sulla transizione energetica in Confindustria Energia.
2. Marzo, 2 Biocarburanti, ecco le nuove regole. Il decreto del ministro Pichetto.
3. Aprile, 3 Biocarburanti? Meglio tenere il punto sulla neutralità. (S.Rocca)
4. Maggio, 29 Eni, "sconto" a chi trasporta Hvolution
5. Giugno, 15 Biocarburanti, Q8 lancia Hvo+. Da domani su 30 punti vendita.
6. Giugno, 23 Neste, perché anche in Italia è l'ora dell'Hvo.
7. Giugno, 28 Eni, perfezionata la jv con Pbf in bioraffineria Usa.
8. Luglio, 5 I prezzi dell'Hvo e il costo della transizione.
9. Luglio, 12 Carburanti, prosegue con Delta Energy e jEnergy la corsa all'Hvo.
10. Luglio, 14 Hvo e carburanti, un quadro da completare.
11. Luglio, 17 Hvo e carburanti, servirebbe una circolare.
12. Settembre, 5 Biocarburanti, OMV al via la produzione di Hvo a Schwechat.
13. Settembre, 6 Biocarburanti, Q8 fornisce HVO+ ai nuovi tir Scania della Casilli.
14. Settembre, 25 Calcio e petrolio al tempo della transizione.
15. Ottobre 2, Hvo Eni a sconto sul gasolio- Da ieri -10 cent/litro.
16. Ottobre, 19 Biocarburanti, la provenienza dell'immesso in consumo nel 2022.
17. Ottobre, 24 Saranno "assimilate" anche le quantità miscelate almeno al 20%.
18. Novembre, 1 "Keeping fit with energy transition". (S.Rocca) .

1. Venerdì 7, Luglio – SQ : Il dibattito sulla transizione in Confindustria Energia. Descalzi: Ccs costa meno dell'Ets. Scaroni: transizione percorso da fare. Venier: crisi gas perché è mancato E&P. Monti: non dimenticare il nucleare. Besseghini: proteggere la classe media

La prima conferenza annuale di Confindustria energia n(...) ha dato la possibilità ad alcuni dei maggiori attori del settore energetico di confrontarsi sui temi della transizione. Alla tavola rotonda organizzata da Confindustria hanno partecipato infatti l'amministratore delegato di Eni Claudio Descalzi, il nuovo presidente di Enel Paolo Scaroni, l'amministratrice delegata di Siram Veolia Emanuela Trentin, l'amministratore delegato di Snam Stefano Venier, l'amministratore delegato di Edison Nicola Monti e il presidente di Arera Stefano Besseghini.

Descalzi ha spiegato che "bisogna fare tutto" perché non disponiamo di una singola tecnologia che possa farci vincere la sfida della decarbonizzazione. Uno Stato pesantemente indebitato come l'Italia, ha detto, non può pensare di cambiare tutta l'infrastruttura esistente, dalle raffinerie ai gasdotti fino alle acciaierie, ma deve puntare a riconvertire l'esistente: "dobbiamo tenere in vita le cose che adesso ci permettono di vivere, ma decarbonizzandole". Per questo Eni, oltre all'eolico e al fotovoltaico, sta puntando molto sui biocarburanti e la cattura della CO₂.

"L'hvo, l'elettrico e l'idrogeno (che non c'è ancora) hanno le stesse emissioni sul ciclo di vita, la contrapposizione tra tecnologie non aiuta", ha commentato. Eni punta a produrre 6 milioni di tonnellate di biocarburanti, che non bastano a decarbonizzare tutti i trasporti: intanto serviranno per navi e aerei e poi, dopo il 2035, l'Hvo in purezza potrà servire ad alimentare le auto diesel ancora in circolazione.

Per quanto riguarda la **cattura della CO₂**, secondo Descalzi si tratta di una "tecnologia conveniente": "il trasporto e l'iniezione nei giacimenti esauriti possono costare mediamente dai 12 ai 17 dollari alla tonnellata. Quello che varia ed è la parte più costosa è la cattura della CO₂, che può andare dai 40 ai 50 dollari a tonnellata. L'intero processo può costare dai 50 ai 70 dollari a tonnellata, contro un Ets che ora va dai 90 ai 100 dollari per tonnellata di CO₂ emessa". La Ccs è una tecnologia sicura, perché i "giacimenti esauriti in cui iniettiamo CO₂ hanno conservato il metano senza perdite per milioni di anni".

Fondamentale, ha aggiunto Descalzi, è eliminare le **emissioni fuggitive** di metano, che ogni anno pesano per un 2,3 miliardi di tonnellate di CO₂ equivalente e creano anche un'enorme perdita economica.

Per quanto riguarda il settore elettrico, e quindi anche l'**auto elettrica**, Descalzi ha ricordato che "il carbone è ancora la prima fonte di generazione con il 35% di energia elettrica prodotta a livello mondiale. Dopo venticinque anni e cinque trilioni di investimenti nell'eolico e nel fotovoltaico, le due fonti coprono oggi l'8% della domanda mondiale di energia elettrica".

Scaroni ha chiarito che la transizione è "un percorso in salita che dobbiamo assolutamente fare". Ha poi ricordato che oggi l'energia elettrica copre solo il 20% dei consumi finali di energia, e che dobbiamo aumentare l'elettrificazione per aumentare la penetrazione di energie rinnovabili. Servono, però, "investimenti ciclopici nelle reti elettriche". Investimenti che "non possono venire solo dagli Stati: il finanziamento della transizione resta un punto di domanda". Alcune tecnologie, come l'idrogeno, sono ancora costosissime, ma forti investimenti potrebbero far scendere i costi – ha detto. Scaroni ha infine sottolineato come la filiera delle rinnovabili e dell'auto elettrica sia in mano alle aziende cinesi: "questa è la cattiva notizia. Quella buona è che l'Europa se n'è accorta", ha commentato. Dopo anni di abbandono, ha detto, ora l'Europa torna a guardare all'Africa, ma sarebbe bello che lo facesse insieme agli Stati Uniti.(...)

Secondo **Venier**, l'Occidente ha commesso l'errore di non considerare tutte le facce del trilemma energetico: tutto sbilanciato sulla transizione ecologica, ha dimenticato la sicurezza degli approvvigionamenti. "La crisi energetica non è cominciata con la guerra in Ucraina, ma ha origini più lontane, che vengono dalla diminuzione degli investimenti nella ricerca e nell'estrazione di gas naturale", ha commentato. Perciò bisogna avere a disposizione quante più tecnologie possibili. La transizione energetica è spinta dalle politiche, e non dal mercato, ed è la rivoluzione industriale a più alta intensità di capitale che l'umanità abbia affrontato finora – ha ricordato. "La transizione", ha detto, "si farà solo se le tecnologie hanno costi competitivi anche in 'Cindia', cioè in Paesi come Cina, India e Sud est asiatico. Altrimenti sarà solo una transizione dei Paesi ricchi". Per quanto

riguarda l'idrogeno, secondo Venier potrà avere uno sviluppo solo con forti investimenti e quando ci sarà molta disponibilità di energia elettrica rinnovabile.

Monti ha esordito spiegando che le utility devono procedere con un "approccio integrato" su produzione e consumo, che aiuti il consumatore a orientarsi nel percorso di transizione. Edison continua a "investire su tutto, sia Fer sia generazione tradizionale". "Noi oggi", ha detto, "parliamo sempre di eolico e fotovoltaico che sono le uniche fonti rinnovabili competitive sul mercato. Ma ci dobbiamo ricordare che per fare le fonti intermittenti servono poi gli accumuli, che non sono tecnologie competitive e hanno ancora bisogno di sussidi", ha detto. Per quanto riguarda la nuova frontiera dell'eolico galleggiante, secondo Monti "ora costa molto: ci sono solo progetti sperimentali, e ci vorranno anni e investimenti per abbattere i costi". Anche se, ha ricordato, l'eolico offshore risolve molti dei problemi di impatto ambientale che stanno frenando l'installazione di energia rinnovabile. Infine, Monti ha accennato al nucleare: un "capitolo complicato, che però non ci possiamo dimenticare".(....)

In principio erat..... il Ministro Pichetto con le nuove regole

2. Giovedì 2, Marzo – SQ : Biocarburanti, ecco le nuove regole. Lo schema di decreto firmato la scorsa settimana dal ministro Pichetto

È stato firmato il 16 marzo dal ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto ma sarà pubblicato in Gazzetta Ufficiale intorno a Pasqua, dopo gli ultimi passaggi di rito. Parliamo del decreto con i nuovi obiettivi sui biocarburanti, adottato in attuazione dell'articolo 39 comma 4 del decreto legislativo 199/2021 di recepimento della direttiva Red II.

Il provvedimento, disponibile in allegato, introduce, dall'anno di immissione in consumo 2023, le nuove condizioni, i nuovi criteri e le nuove modalità di attuazione dell'obbligo di utilizzo di energia da fonti rinnovabili nei trasporti e determina dal 2023 la quota minima di biocarburanti e la sua ripartizione in quote differenziate tra diverse tipologie di biocarburanti, compresi quelli avanzati vettori energetici rinnovabili di origine biologica, Rfnbo (carburanti rinnovabili di origine non biologica) e Rcf (carburanti con CO₂ riciclata). Il decreto introduce un obbligo specifico di miscelazione per la benzina, un obbligo di immissione in consumo di biocarburanti liquidi in purezza e definisce limiti per i vettori energetici rinnovabili di origine biologica prodotti a partire da colture alimentari e foraggere, con azzeramento al 2030 per alcuni tipi. L'obbligo complessivo sale dal 10% del 2023 al 16% del 2030, con i biocarburanti "tradizionali" che passano dal 6,6% a all'8%, gli avanzati dal 3,4% all'8%, la biobenzina dallo 0,5% al 5% e il biometano dal 2,3% al 5,7% (la biobenzina è un "di cui" della quota "tradizionale" e il biometano un "di cui" della quota "avanzato") Quanto ai biocarburanti in purezza, l'obiettivo minimo parte da 300mila tonnellate nel 2023 per arrivare a un milione dal 2030, con quota per il singolo soggetto obbligato che sale dall'1 al 3,8%.

3. Lunedì 3, Aprile – SQ : Biocarburanti? Meglio tenere il punto sulla neutralità. Una breve riflessione di Stefano Rocca, consulente ed ex manager petrolifero con esperienze in Chevron, Api e Kupit

L'obiettivo di neutralità carbonica al 2035 per i veicoli leggeri di nuova immatricolazione è stato ratificato a maggioranza dai ministri dell'energia UE, l'Italia si è astenuta dopo aver chiesto e non ottenuto che i biofuel "carbon neutral" fossero consentiti come avvenuto per i carburanti di sintesi su richiesta della Germania. *(Ministro Pichetto : "In realtà la trattativa sui biocarburanti è aperta e c'è da parte europea la disponibilità a discutere sulla base del principio della neutralità tecnologica. I motori endotermici non andranno in pensione nel 2035, e l'Italia sarà in prima fila sia sul fronte dei biocarburanti dove siamo già avanti sia degli e-fuel con i forti investimenti messi in campo sull'idrogeno").* Naturalmente l'elettrico sarà una tecnologia importante per l'automotive del futuro. Ma non l'unica".Ma non si capisce bene quali biofuels "carbon neutral" l'Italia dovrebbe difendere visto che di veramente "neutrale" abbiamo solo il biometano "avanzato" cioè ottenuto dai rifiuti e residui organici elencati nella parte A dell'allegato 3 del DM 10 ottobre 2014 e s.m.i. (es: Forsu, fanghi di depurazione, sfalci, ecc)

Anche in termini di disponibilità e di sostenibilità è il biometano avanzato ad avere il primato, almeno nel medio termine: secondo il Piano nazionale integrato energia e clima (Pniec) può arrivare a sostituire fisicamente 900 kt di gasolio nel 2030 (5,1% del consumo attuale) e avvicinare il target ambientale a velocità doppia.

L'olio vegetale idrogenato di Eni (Hvo) è sì “double counting” ma non è del tutto neutrale e al momento è prodotto unicamente dalle due bioraffinerie di Porto Marghera e Gela nella misura di circa 400 kt/anno, ovvero circa il 2,3% del diesel consumato attualmente in un anno.

Dunque dal 2035 in avanti bisognerà che il biofuel zero-carbon che si andrà ad immettere proceda in parallelo con le immatricolazioni di auto e van, diversamente il target non terrebbe. Sincronia difficile ma non impossibile se in parallelo la motorizzazione elettrica green prenderà piede visto che concorre al target in misura quadrupla.

In conclusione: piuttosto che sui biofuel meglio battersi perché sia applicato in via estensiva e non preclusiva il criterio-guida della “neutralità tecnologica”, che poi è uno dei cardini del green deal. In base a questo principio “machiavellico”, ciò che conta è raggiungere il target a prescindere dalla tecnologia impiegata, purché sia sostenibile, cioè abbia accesso libero e sicuro alle materie prime necessarie per alimentarla, che oggi sono per lo più cinesi.

Ricordiamo che a normativa corrente (Dlgs 199/2021 e legge n. 6/2023) il settore trasporti, compreso il navale, dovrà immettere in mercato nel 2030 biocarburanti pari almeno al 16% di quanto immesso in totale nell'anno precedente, assortiti come segue: 3% max bio tradizionale (non da palma); 5% minimo bio benzina, 6% minimo biometano avanzato, 2% minimo altri bio avanzati. In aggiunta dovranno essere immessi biocarburanti liquidi sostenibili in purezza pari ad almeno un milione di tonnellate.

4. Lunedì 29, Maggio – SQ : Eni, “sconto” a chi trasporta Hvolution. Il carburante prodotto da materie prime rinnovabili allo stesso prezzo del diesel “normale”

Venerdì scorso Eni ha annunciato il lancio di un'iniziativa per incentivare l'uso di HVOlution, il primo diesel di Eni Sustainable Mobility prodotto con 100% di materie prime rinnovabili, sui mezzi dei propri fornitori che trasportano carburanti ai punti vendita Eni Live Station. L'incentivo consiste nel fatto che l'Hvo viene fornito allo stesso prezzo del diesel “normale”, mentre il prezzo alla pompa è normalmente di dieci centesimi più alto. L'obiettivo, si legge in una nota, è contribuire alla decarbonizzazione del settore dei trasporti pesanti, coinvolgendo i circa 300 mezzi impiegati nel servizio di distribuzione in Italia. Ad oggi sono stati percorsi più di 200.000 km utilizzando Hvo in purezza.(.....). “ Sempre venerdì, in occasione del 90° Concorso ippico internazionale di Piazza di Siena, Eni ha sottoscritto un accordo con Federazione Italiana Sport Equestri e Scuderia 1918 per sviluppare iniziative congiunte per la transizione energetica delle attività equestri.” *(Sic !)*

5. Giovedì 15, Giugno - SQ : Biocarburanti, Q8 lancia Hvo+. Da domani su 30 punti vendita. Al via anche la benzina E10

Q8 annuncia il lancio sul mercato nazionale di Q8 Hvo+, biocarburante “prodotto da materie prime rinnovabili con formulazione esclusiva”, e delle nuove versioni della linea prodotti Q8 Hi Perform con un'innovativa formulazione a minore impatto ambientale.

Q8 Hvo+, si legge in una nota, è disponibile già da domani su circa 30 stazioni di servizio dislocate in tutta Italia, che verranno ulteriormente incrementate grazie a un piano di crescita pluriennale in linea con la domanda di mercato. Rispetto ad un gasolio tradizionale, Q8 Hvo+ “consente una notevole riduzione delle emissioni di CO₂ calcolate sull'intero ciclo di vita del prodotto, arrivando ad abbattere fino al 90% di emissioni”. Il nuovo prodotto, scrive ancora la compagnia, è compatibile con la gran parte di motori diesel di più recente produzione in quanto “in quanto assolutamente assimilabile al gasolio tradizionale” dal momento che rispetta la specifica europea Uni EN 15940 dei gasoli paraffinici (in ogni caso Q8 consiglia di rivolgersi alla casa produttrice del veicolo per verificarne la compatibilità).“Il lancio di questi nuovi prodotti – ha dichiarato Fadel Al Faraj, amministratore delegato di Q8 – testimonia l'attenzione dell'azienda al processo di transizione

energetica in corso, al centro delle nostre strategie aziendali che mirano ad offrire soluzioni per una mobilità sempre più sostenibile. L'innovativo Q8 Hvo+ e le nuove formulazioni della linea di prodotti Q8 Hi Perform rappresentano il frutto della continua ricerca e della propensione all'innovazione che da sempre contraddistinguono Q8 nel settore. “ *Domanda : ... In Kuwait sono d'accordo ?!* Da quest'anno, sulla base del decreto sulle rinnovabili nei trasporti , è obbligatorio immettere sul mercato un quantitativo di biofuel “in purezza” pari a 300mila tonnellate. In febbraio anche Eni ha iniziato a distribuire Hvo “in purezza” .

6. Venerdì 23, Giugno - SQ : Carburanti, perché anche in Italia è l'ora dell'Hvo. A colloquio con Marco Mannocchi, responsabile rapporti istituzionali per il Sud Europa di Neste. (di G.M.)

“ Neste è un raffinatore finlandese attivo ormai da 75 anni, che da diverso tempo ha deciso di puntare con decisione sul “bio”. Con l'arrivo anche in Italia dei nuovi obblighi di immissione in consumo di biocarburanti “in purezza, la società vede grandi possibilità di crescita, sulla falsariga di quanto avviene già da diverso tempo nei Paesi del nord. “.

Quali sono i numeri di Neste nei diversi Paesi in cui opera: bioraffinerie, volumi commercializzati, hub?

Neste è il primo produttore al mondo di gasolio rinnovabile, di carburante sostenibile per l'aviazione (dall'acronimo inglese Saf - Sustainable aviation fuels) e di soluzioni rinnovabili per l'industria chimica e dei polimeri. Siamo basati a Espoo, in Finlandia, e le nostre raffinerie si trovano in Europa (Porvoo e Rotterdam), negli Stati Uniti (in Joint Operation con Martinez Renewables, in California) e in Asia (Singapore), mentre i nostri prodotti vengono commercializzati a livello globale, direttamente da noi o attraverso i nostri partner, in base alla location. Abbiamo una capacità produttiva rinnovabile di 3,3 milioni di tonnellate annue, che arriverà a 5,5 milioni all'inizio del 2024 e a 6,8 milioni entro il 2026.

Perché l'Italia diventa interessante?

Negli ultimi anni l'Italia ha alzato di molto l'asticella in termini di azione per il clima, sviluppando un ambizioso quadro regolatorio, particolarmente attraente per aziende che, come Neste, mettono il tema della sostenibilità al centro della propria strategia di business. Mi riferisco in particolare a quel set di policy, dal Piano nazionale integrato energia e clima ai decreti di trasposizione della direttiva sulle fonti di energia rinnovabile (Red II), che assegnano ai biocarburanti sostenibili un ruolo centrale nel processo di decarbonizzazione dei trasporti.

Se da un lato l'ultimo decreto firmato in materia dal ministro Pichetto Fratin lo scorso 16 marzo fornisce un ulteriore impulso allo sviluppo di queste soluzioni, favorendone l'utilizzo in purezza, dall'altro vediamo sempre più stakeholder interessati a decarbonizzare i loro processi, tanto nel settore stradale come in quello dell'aviazione. Da ultimo, anche nell'ambito dei polimeri e della chimica, riscontriamo un forte sostegno dell'Italia a quelle tecnologie abilitanti per il raggiungimento degli sfidanti obiettivi di riciclo e di abbattimento delle emissioni, come il riciclo chimico e le bioplastiche.(....)

Quali materie prime utilizzate?

Utilizziamo un ampio portfolio di materie prime sostenibili, come l'olio di cucina usato (Uco), i grassi animali e altre materie prime di scarto. I rifiuti e i residui rappresentano il 90% dei nostri materiali di input rinnovabili a livello globale e azzereremo il contributo dell'olio di palma entro la fine del 2023. Siamo alla continua ricerca di nuove materie prime per diversificare ulteriormente il nostro portfolio e ampliare la disponibilità di feedstock rinnovabili e riciclati. Questo ci garantirà l'accesso a volumi sufficienti per sostenere i nostri piani di crescita e massimizzare il nostro impatto positivo sul clima. (....) In Neste più del 25% del nostro personale, ovvero circa 1.300 persone, lavorano in ricerca e sviluppo e investiamo la maggior parte del nostro budget annuale R&D in innovazione e sviluppo di tecnologie abilitanti all'utilizzo di nuovi feedstock. Nel 2022, la nostra spesa in R&D è stata di 85 milioni di euro.

Avete in mente operazioni promozionali sul “100% bio”, magari attraverso accordi b2b?

Sicuramente il mercato emergente dei biocarburanti utilizzati “in purezza”, cioè non miscelati al fossile, rappresenta un'opportunità interessante, che stiamo valutando attentamente assieme ai

nostri partner. Neste ha già messo a disposizione l'HVO100 Neste MY Renewable Diesel in molti mercati in Europa e negli Stati Uniti, a titolo di esempio.

Vi state coordinando con i produttori di mezzi di trasporto rispetto alla compatibilità con motori diesel presenti e futuri?

Neste MY Renewable Diesel (HVO100) è compatibile con tutti i motori esistenti, essendo un idrocarburo (non un estere come è il caso del biodiesel convenzionale), la cui composizione chimica è pressoché identica a quella del diesel fossile. La cosa positiva è che il suo utilizzo può ridurre le emissioni di Ghg lungo il ciclo di vita fino al 90% rispetto al fossile. Manteniamo un canale di confronto costantemente aperto con i principali costruttori (Oem) a livello mondiale, la maggior parte dei quali ha approvato l'utilizzo di Neste MY Renewable Diesel, (...)

Chi è la vostra "controparte naturale", le compagnie petrolifere, i retisti?

Lavoriamo con diversi partner: i fornitori e distributori di carburanti sono sicuramente tra questi, ma anche i costruttori, sia nel settore stradale che dell'aviazione, gli operatori della logistica e delle infrastrutture, come gli aeroporti, che desiderano ridurre i propri impatti sul clima, così come i detentori di marchi, specialmente nell'ambito chimico e dei polimeri, e infine i consumatori diretti, sono tutti partner fondamentali per noi.

Oltre all'Hvo, su quali altre soluzioni per la mobilità decarbonizzata vi state orientando? Vi interessano gli e-fuel?

Non crediamo ci sia una bacchetta magica per decarbonizzare il settore dei trasporti, ma che tutte le soluzioni sono necessarie per affrontare la crisi climatica. Siamo i primi produttori al mondo di HVO100, ma stiamo anche lavorando sugli e-fuel e sull'idrogeno verde, e in Finlandia stiamo anche sviluppando l'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici. (...)

Quanto si può coprire con biocarburanti dell'attuale domanda di energia per i trasporti?

I carburanti rinnovabili liquidi giocheranno un ruolo fondamentale nel raggiungere gli obiettivi climatici stabiliti in sede europea e a livello globale e rimarranno un pilastro fondamentale di qualsivoglia strategia di decarbonizzazione dei trasporti per i prossimi decenni. Entro il 2040 vediamo un potenziale di sostituzione, da parte dei carburanti rinnovabili, di oltre 1.000 Mtep di combustibili fossili utilizzati nel settore dei trasporti, oltre al contributo che l'idrogeno e il power-to-liquid saranno in grado di fornire. Abbiamo una grande sfida davanti, ma utilizzando tutte le soluzioni a nostra disposizione, è una battaglia che possiamo sicuramente vincere.

Rispetto al trasporto leggero, non sarebbe meglio concentrare i volumi sui settori meno elettrificabili, come aviazione, marina e trasporto pesante?

Il trasporto pesante, quello marittimo e l'aviazione hanno chiaramente meno alternative del trasporto leggero, per il momento e per quanto è possibile prevedere nel prossimo futuro. Questo non significa che l'elettrificazione ci garantirà necessariamente una decarbonizzazione completa di auto e furgoni, a livello europeo e globale. Per questo siamo favorevoli alla recente apertura del regolamento europeo sugli standard di emissioni di CO₂, che lascia la porta aperta ai carburanti "carbon neutral". (...)

Alcune associazioni ambientaliste contestano l'opacità delle importazioni di oli esausti dall'Asia. C'è un problema di tracciabilità, integrità o scarsa trasparenza della filiera?

Neste non ha alcuna produzione rinnovabile in Cina, Indonesia o Malesia, né si rifornisce di biodiesel, diesel rinnovabile o "biodiesel avanzato" da questi paesi. Quindi, Neste non è in alcun modo legata al dibattito attualmente in corso sulle esportazioni di prodotti finiti dalla Cina, né al rischio di informazioni fraudolente relativamente alle materie prime utilizzate per la loro produzione. Neste utilizza un ampio ventaglio di materie prime rinnovabili reperite a livello globale, anche dalla Cina, dall'Indonesia e dalla Malesia. Tra quelle provenienti da questi paesi figurano, ad esempio, l'olio di cucina usato (Uco), come anche alcuni sottoprodotti e rifiuti della lavorazione dell'olio di palma, come il Po e (Palm oil mill effluent), che consiste nel rifiuto oleoso derivante dalle acque reflue del frantoio.

La regolamentazione europea in materia di biocarburanti richiede ai produttori di utilizzare solo materie prime tracciabili sin dal punto di origine. Questo significa che i produttori possono vendere sul mercato europeo solo quei biocarburanti la cui origine della materia prima può essere verificata. Se un produttore fornisce informazioni false sulle materie prime utilizzate per alterarne il valore di mercato, commette una frode e quindi un atto criminale. (...)

Cosa risponde a chi dice che si produce più energia mettendo i pannelli fotovoltaici che piantando colture per produrre oli vegetali? E che quindi l'elettrificazione resta la via maestra?

Crediamo che la domanda sia mal posta, perché continua a reiterare l'associazione tra carburanti rinnovabili e competizione per l'uso dei terreni. Come detto, i rifiuti e i residui contano per oltre il 90% delle nostre materie prime di input a livello globale, nel 2022 siamo arrivati al 95%. Non siamo contrari all'elettrificazione, né allo sviluppo del fotovoltaico. Crediamo che diverse opzioni rinnovabili siano necessarie per raggiungere gli ambiziosi obiettivi climatici e che la vera sfida sia ridurre la percentuale, ancora di gran lunga maggioritaria, di fonti fossili nella nostra domanda di energia.

7. Mercoledì 28, Giugno – SQ : Eni, perfezionata la JV con Pbf in bioraffineria Usa. L'impianto di nell'impianto di St. Bernard (Louisiana) produrrà Hvo. Grazie all'operazione la capacità di bioraffinazione del gruppo salirà da 1,1 a 1,6 mln t/a

Eni Sustainable Mobility e Pbf Energy hanno annunciato oggi il closing della joint venture partecipata al 50:50, la St. Bernard Renewables LLC (Sbr), per una bioraffineria che è già operativa nell'area della raffineria di Pbf a Chalmette, in Louisiana (Usa) . (...)

"Il closing dell'acquisizione del 50% della bioraffineria di St. Bernard Renewables e la creazione di una JV dedicata con un importante partner statunitense come Pbf, conferma la rilevanza dei biocarburanti per Eni Sustainable Mobility, che già gestisce due bioraffinerie in Italia, e rappresenta un ulteriore passo in avanti nel percorso di decarbonizzazione dei trasporti, compresi i settori 'hard to abate' come quello dei mezzi pesanti", ha dichiarato Stefano Ballista, Amministratore delegato di Eni Sustainable Mobility. "Il closing consentirà a Eni Sustainable Mobility di essere presente nei mercati più rilevanti, di aumentare da subito la propria capacità di bioraffinazione, portandola da 1,1 a oltre 1,6 milioni di tonnellate, in linea con l'obiettivo di raggiungere oltre 3 milioni di tonnellate/anno entro il 2025 e di superare i 5 milioni di tonnellate/anno entro il 2030, contribuendo alla strategia di Eni che prevede il raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2050 tramite la riduzione delle emissioni generate durante l'intero ciclo di vita dei prodotti". (...)

8. Mercoledì 5, Luglio - SQ : i prezzi dell'Hvo e il costo della transizione

(...) Torniamo sul tema Hvo. Sono ormai diversi gli operatori che offrono il prodotto 100% sulla rete, oltre che sull'extrarete. Dopo Eni, Q8, Ies e Costantin, segnaliamo oggi Tamoil, Vega e San Marco Petroli.

Interessanti le diverse decisioni sui prezzi. Detto che la quotazione è calcolata come Platts +200 – con una differenza quindi di 20 centesimi al litro rispetto a quella del gasolio – i vari marchi hanno deciso posizionamenti estremamente diversi sul mercato. L'Hvolution Eni costa come il gasolio speciale, cioè 10 centesimi al litro più del diesel. Differenziale che per il prodotto Q8 sale a 30 centesimi e per Tamoil scende a 5 centesimi. Passando ai retisti, il prodotto ReHvo di San Marco Petroli costa nove centesimi più del gasolio normale. L'Hvo100 di Costantin costa sette centesimi in più del gasolio, quello Vega 10.

Il fatto che gli operatori più grandi abbiano l'obbligo di immettere in consumo un quantitativo di biocarburanti in purezza rende piuttosto peculiare il mercato dell'Hvo. Ieri lo sottolineava anche il neo presidente Unem Gianni Murano: "dal punto di vista razionale e tecnico non ha molto senso. Ma c'è un mercato, ci sono catene di distribuzione che hanno l'ambizione di avere carburanti 100% bio, e con quel mercato si riesce a produrre. Ma non per l'automobilista, per il quale il gasolio a 3 euro al litro è improponibile. Serve un supporto economico che in questo caso viene dalle compagnie". In extrarete capita addirittura che il prodotto sia venduto al di sotto del prezzo del gasolio.

Vale la pena comunque riprendere anche la chiosa di Murano sul discorso Hvo. "La transizione costa. Il problema è trovare il costo minimo. Sicuramente il carburante costerà di più quanto più sarà decarbonizzato. Ma questo sarà accompagnato da una maggiore efficienza motoristica, da consumi più limitati e da una forte ibridizzazione. Serve la libertà, anche sulla ricerca e sviluppo: se si tarpano le ali alla ricerca e all'innovazione, questo fenomeno che possiamo chiamare di 'consumare meno,

consumare tutti' viene compromesso. E questo penalizzerà il consumatore". Resta comunque incongruo che sul carburante "bio" si paghi la stessa accisa che su quello fossile.

9. Mercoledì 12, Luglio – SQ : Carburanti, prosegue con Delta Energy e jEnergy la corsa all'Hvo

Resta in primo piano il tema Hvo. Agli operatori segnalati la scorsa settimana se ne aggiungono altri due in Trentino Alto Adige. Parliamo dell'Autoporto **Auto Plose di Sadobre** e del punto vendita **Delta Energy** all'interporto di Trento. In Alto Adige la prima erogazione arriverà la prossima settimana e il fornitore è Eni Sustainable Mobility. In Trentino il prodotto è disponibile già dal 28 aprile a un prezzo di tre centesimi al litro superiore al gasolio normale. Delta Energy, del gruppo Fin & Go Fuel, di cui fanno parte anche jEnergy e Maxcom Petroli, ha deciso di puntare con forza sul prodotto, installando pompe dedicate su tutti gli erogatori (sei) nella stazione di servizio "ammiraglia" di Trento Nord, che già distribuisce Gnl, bioGnl, metano, Gnc e Gpl. Si tratta di "Diesel Hvo Energy", fornito da jEnergy tramite il terminal Maxcom di Cassina de' Pecchi in provincia di Milano, e fornito, tra gli altri, da Neste. La società ha puntato da subito molto sul prodotto, organizzando già in aprile un evento in merito insieme a Scania, Neste, Confindustria Trento e Politecnico di Torino, e fornendo alla stessa Scania il prodotto per le auto aziendali.

10. Venerdì 14, Luglio - Hvo e carburanti, un quadro da completare . Per incentivare la domanda, oltre che l'offerta. L'intervento del Parlamento per "tappare il buco" sulle agevolazioni per l'autotrasporto

Dopo l'introduzione dell'obbligo di immettere in consumo biocarburanti "in purezza", il mercato ha dato una risposta immediata. Ma probabilmente nell'impostare il quadro normativo si è trascurato qualche aspetto. Tanto che il Parlamento è dovuto intervenire in settimana per risolvere un nodo che rischiava di far inceppare il meccanismo.

Mercoledì scorso le commissioni Affari costituzionali e Bilancio della Camera hanno infatti approvato un emendamento al DL Omnibus che equipara l'Hvo in purezza al gasolio commerciale quanto alle agevolazioni fiscali e al rimborso sull'accisa, come previsto dall'articolo 24-ter del Testo unico delle accise. Senza questo intervento, che entrerà in vigore al momento della conversione in legge del DL, si sarebbe verificata la circostanza paradossale per cui l'Hvo usato come gasolio per l'autotrasporto avrebbe avuto un'imposizione fiscale maggiore del corrispettivo fossile.

Ma i problemi non finiscono qui. Un ulteriore aspetto che potrebbe determinare qualche problema riguarda l'eventuale miscelazione dell'Hvo. L'obiettivo per i biocarburanti in purezza è infatti misurato al momento dell'immissione in consumo dalle raffinerie e dai depositi fiscali. Ma per raggiungere gli obiettivi, alcuni soggetti obbligati stanno proponendo l'Hvo ai depositi commerciali affinché lo rivendano miscelato. Ma la miscelazione avviene spesso con gasolio che già contiene il biodiesel "tradizionale" (Fame), per cui si pone il problema delle specifiche tecniche e dell'autorizzazione alla miscelazione, necessaria, a quanto pare, secondo gli uffici territoriali delle Dogane.

Questo problema, in particolare, discende dal fatto che ad oggi non è chiaro se il mercato riuscirà ad assorbire i quantitativi obbligatori previsti dal decreto. Sicuramente la penalizzazione dal punto di vista fiscale non aiuta. E altrettanto certamente è necessario coordinare la normativa, calibrare il sistema sanzionatorio sulla base dell'effettiva evoluzione del mercato e incentivare la domanda. Magari proprio con un'agevolazione fiscale che riconosca i pregi ambientali del prodotto. Sempre però tenendo presente gli aspetti di sicurezza dal punto di vista delle frodi, visto che già in passato gli obblighi sui biocarburanti hanno funzionato come "porta d'accesso" per malintenzionati di vario genere.

11. Lunedì 17, Luglio - SQ : Hvo e carburanti, servirebbe una circolare

Venerdì scorso abbiamo segnalato che la normativa sull'Hvo in purezza presentava un “buco” dal punto di vista fiscale per quanto riguarda il rimborso dell'accisa per il gasolio commerciale. Nella notizia non si segnalava però che mercoledì scorso le commissioni Affari costituzionali e Bilancio della Camera hanno approvato un emendamento in materia al DL Rigassificatori (o DL Omnibus) che equipara l'Hvo in purezza al gasolio commerciale quanto alle agevolazioni, come previsto dall'articolo 24-ter del Testo unico delle accise. Senza questo intervento, che entrerà in vigore al momento della conversione in legge del DL, si sarebbe verificata la circostanza paradossale per cui l'Hvo usato come gasolio per l'autotrasporto avrebbe avuto un'imposizione fiscale maggiore del corrispettivo fossile. (...)

giovedì 27 luglio 2023

12. Martedì 5, Settembre – SQ : Biocarburanti, al via la produzione di Hvo a Schwechat. Nella raffineria Omv

La compagnia austriaca Omv ha avviato da due settimane la produzione di biodiesel Hvo nella raffineria di Schwechat, in Austria. L'impianto, riporta Reuters citando Michael Spitzbart, vicepresidente raffinazione di Omv, può produrre circa 160.000 tonnellate all'anno di componenti diesel sostenibili da oli biologici. La società prevede inoltre di entrare nel settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione (Saf), delle energie rinnovabili, dell'idrogeno e dell'elettrolisi, ha detto Spitzbart a Reuters a margine della conferenza Apec a Singapore. “Produciamo già Saf per i nostri clienti come Lufthansa e Austrian Airlines. Abbiamo firmato un protocollo d'intesa con altri clienti, tra cui Ryanair”, ha aggiunto. Omv prevede di lanciare un progetto di riciclo chimico della plastica da 200.000 tonnellate annue nel 2027 presso la raffineria di Schwechat, ha concluso Spitzbart.

13. Mercoledì 6, Settembre – SQ : Biocarburanti, Q8 fornisce HVO+ ai nuovi tir Scania della Casilli

I primi 50 Scania Super consegnati nel week end al gruppo nolano della logistica saranno alimentati col biofuel di Q8 Quaser in base a un accordo sottoscritto in aprile. La Q8 Quaser ha siglato un accordo di fornitura di biodiesel HVO+ al gruppo Casilli, con cui l'operatore campano di autotrasporto alimenterà alle sue nuove 50 motrici Scania Super, consegnati lo scorso 2 settembre alla sede di Battipaglia (SA). Lo fa sapere la stessa Casilli in una nota. L'accordo, stipulato lo scorso aprile, fa il paio con quello analogo raggiunto di recente dalla Q8 Quaser col gruppo logistico Torello (...)

"Siamo orgogliosi di questa rafforzata partnership con il Gruppo Casilli grazie alla fornitura di Q8 HVO+, un biocarburante biogenico, rinnovabile, di elevata qualità, che consente, rispetto ad un gasolio tradizionale, una notevole riduzione delle emissioni di CO₂ calcolate sull'intero ciclo di vita del prodotto, arrivando ad abbattere fino al 90% di emissioni", ha commentato Giovanni Romano, presidente e a.d. di Q8 Quaser.

E dopo i cavalli ... il calcio ... forse una opzione per scommettere sullo sviluppo dell' HVO !

14. Lunedì 25, Settembre – SQ : Calcio e petrolio al tempo della transizione

Il binomio calcio-petrolio è stato per decenni un tratto distintivo della storia italiana. Dall'Inter dei Moratti alla Sampdoria dei Garrone, fino alla Roma di Franco Sensi, benzina e gasolio hanno portato in Italia campioni, scudetti e coppe, mentre IP ed Eni hanno accompagnato le avventure – ultimamente non troppo fortunate – della Nazionale.

Quei tempi gloriosi sono passati ma il rapporto tra calcio e carburanti non è finito; si è piuttosto aggiornato, calibrandosi sui temi della transizione e sull'evoluzione del mercato petrolifero, con la crescente importanza dei marchi indipendenti.

Le ultime evoluzioni riguardano in particolare l'Hvo, il biocarburante su cui da qualche tempo esiste in Italia un obbligo di immissione in consumo, e che si sta quindi conquistando una sua nicchia. Oggi

la AS Roma ha annunciato una collaborazione con Q8: la compagnia kuwaitiana rifornirà i bus della squadra di calcio con il biocarburante Q8 Hvo+. Nei giorni scorsi Vega Carburanti (società nata nel 1963 a Mirano con il nome di Vianello Luigi Gas, che opera sul mercato attraverso i marchi Vega, Enercoop e Tatanka) ha annunciato una collaborazione con la Reggiana per l'utilizzo dell'Hvo per i propri mezzi di trasporto.

Probabilmente non servirà a riportare il calcio ai vertici internazionali, ma almeno le trasferte saranno più "verdi".

15. Lunedì 2, Ottobre - SQ Biocarburanti, Hvo Eni a sconto sul gasolio- Da ieri -10 cent/litro

Il biocarburante Hvo a -10 cent/litro rispetto al gasolio e a -20 rispetto al gasolio prestazionale. È l'iniziativa commerciale Eni partita ieri primo ottobre nei circa 500 punti vendita Enilive Station che distribuiscono Hvolution, il diesel Eni prodotto con materie prime rinnovabili nelle bioraffinerie di Marghera e Gela. All'avvio della commercializzazione del prodotto "in purezza" il prezzo stabilito da Eni era di 10 centesimi superiore al diesel, pari al gasolio prestazionale .

Le strategie di prezzo variano tra i marchi che vendono Hvo "in purezza": attualmente San Marco Petroli ha avviato una campagna lancio nei 16 punti vendita che erogano il prodotto, con un prezzo di vendita pari a quello del gasolio . In media, Tamoil e Costantin applicano invece un sovrapprezzo di circa 5 cent/litro.

16. Giovedì 19, Ottobre – SQ : Biocarburanti, la provenienza dell'immesso in consumo nel 2022

"Il Gse ha pubblicato il registro dei biocarburanti, bioliquidi e combustibili da biomassa utilizzati nel 2022 in Italia. La pubblicazione è prevista dal Dlgs 199/2021 di recepimento della direttiva Red II e avviene nell'ambito dell'aggiornamento dei criteri di verifica della conformità, relativi a sostenibilità e riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il registro traccia la provenienza di tutti i prodotti bio utilizzati per combustione e autotrazione. Tra i fornitori di biodiesel è in testa la Cina con 531mila tonnellate, mentre per l'olio di palma utilizzato per produzione elettrica è in testa l'Indonesia con 366mila tonnellate. Dall'Indonesia sono arrivate anche 54mila tonnellate di Hvo e altre 50mila dalla Malesia, contro le 11 mila prodotte in Italia. Sono oltre 238 i milioni di metri cubi consumati nel 2022, tutti prodotti in Italia."

17. Martedì 24, Ottobre 2023 - Biocarburanti, transitorio (e sanatoria) per l'uso in purezza. Saranno "assimilate" anche le quantità miscelate almeno al 20%

Il ministero dell'Ambiente interviene sull'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti in purezza, includendo nel conteggio anche il biocarburante che sia miscelato con una quota di almeno il 20% (sarà "assimilato" al consumo in purezza). La modifica, adottata con decreto del 20 ottobre, nasce dall'esigenza di introdurre "un regime transitorio che rifletta il graduale sviluppo della domanda dei biocarburanti in purezza" salvaguardando le finalità di decarbonizzazione e i volumi di biocarburanti liquidi in purezza immessi in consumo.

La modifica interviene sul decreto dello scorso marzo e si è resa necessaria, oltre che per aggiustare alcune parti del provvedimento originario e vista la "tardiva assimilazione fiscale dei gasoli paraffinici al gasolio commerciale e quindi le conseguenti difficoltà riscontrate dai soggetti obbligati nel raggiungere le rispettive quote d'obbligo", soprattutto perché il mercato non si è dimostrato pienamente in grado di assorbire i necessari quantitativi di biocarburanti in purezza – per lo più Hvo – come dimostrano le campagne sconto introdotte dai distributori nelle scorse settimane e la sempre più diffusa pratica di miscelare il prodotto immesso in consumo "in purezza" con gasolio fossile.

Per concludere una pagina dell'ing. Stefano Rocca come introduzione all'intervento in video conferenza di Martedì 7 Novembre.

18. Mercoledì 1, Novembre _ “Keeping fit with energy transition” - Stefano Rocca.

keeping fit with energy transition and beyond

stefano rocca

for

Alkion terminal Vado Ligure

A **step change** is required to meet the decarbonisation goals: emissions should be reduced by 5.5% per year to achieve a zero emission balance, but at the current pace the **-55% target set by the EU** will be **missed by 16 pct points by 2030** and will only be reached in 2050, 20 years beyond. And although GHG emissions are declining since the 90ties, 28% of them still come from transport, the only energy intensive sector with a continued uptake trend ever since

Terrestrial transport emits the most and hence has the harshest goal with a 40% GHG's slash by 2030 and net zero by 2050. Accordingly, the fuel mix will turn to more bio-renewables double counting and advanced, and more green-electric powered engines. Faced with similar targets (-40% 2030 and -70% 2050 by IMO) marine transport will likely adopt a to-tier strategy: short-sea shipping hybrid powered will seek MGO 0.10%S and LNG to 2030, and bio-methanol thereafter; ocean navigation will burn 0.50%S LSFO outside ECAs or 3.5% + hybrid scrubber, with bio-methanol or ammonia past 2040. The cruise sector will behave differently because of fuel being a minor cost item in their TOE, hence will embrace the green power options much sooner to use them as a marketing icon.

Based on this scenario the Vado terminal should stretch its logistic offer initially by including bio-ethanol as gasoline add-on upto 10% and HVO as premium substitute of diesel, with MGO 0.1% to serve cruisers, RoRo/RoPax calling at Savona as home-port. Then host bio-methanol for the Maersk boxships calling at Vado and the Rolls-Royce leisure boats later on. It is also recommended that handling and storage is provided to bio-derived DME, an LPG-like fuel which has good chances to enter the market as diesel drop-in substitute when the race for zero carbon will become hot past 2040.