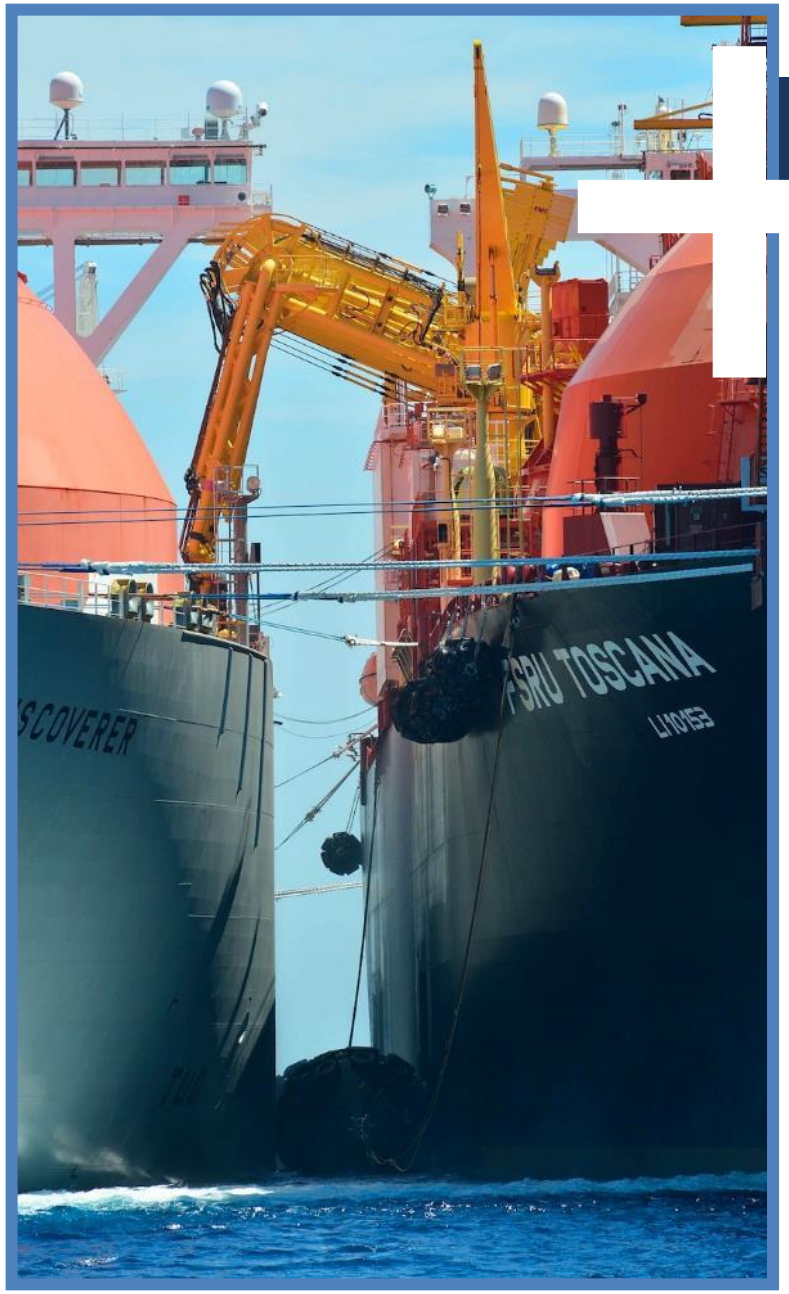
Dal 1983 l'Associazione nazionale della logistica energetica

LOW CARBON LIQUID FUELS NEI TRASPORTI: GLI IMPATTI SU LOGISTICA E DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI

Biocarburanti liquidi in purezza
La visione delle associazioni sul nuovo obbligo al 2023

Ing. Federico Rossi
Assocostieri

FUELS MOBILITY 2022 - BOLOGNA - 13 OTTOBRE 2022



CHI SIAMO

- **ASSOCOSTIERI** nasce a Roma nel 1983 come Associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica.
- **Rappresenta** le società attive nel bunkeraggio marittimo, i titolari di depositi costieri, doganali, fiscali, di oli minerali, prodotti chimici e GPL, biodiesel, depositi e terminali di rigassificazione di GNL.
- **Svolge** un lavoro continuativo e proattivo di accreditamento dei propri associati presso gli stakeholder di riferimento.
- **Sostiene** le istanze delle Aziende associate nelle sedi istituzionali, politiche e tecniche nazionali, comunitarie ed internazionali competenti in materia di logistica energetica e di biocarburanti.
- **Aderisce** alle seguenti associazioni:
  - Confcommercio - Imprese per l'Italia
  - Conftrasporto
  - European Biodiesel Board
  - Biofuel Platform
  - CUNA - Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo
  - CTI - Italian Thermotechnical Committee
  - WEC - World Energy Council
  - NGVA Europe
  - Consiglio Nazionale della Green Economy
  - Forum IFEC

NUOVO OBBLIGO BIOCARBURANTI IN PUREZZA

L'introduzione dell'obbligo di utilizzo in purezza di biocarburanti non deriva da una direttiva europea.
Nasce da una iniziativa del governo italiano, e potrà essere utile a valorizzare la maturità e la sostenibilità dei biocarburanti a fronte delle ipotesi di un phase-out dei motori a combustione interna al 2035 (aggiornamento del reg. 2019/631/UE).

RED II	Fuel Quality Directive (FQD)	
OBBLIGHI IMMISSIONE IN CONSUMO BIOCARBURANTI	OBBIGHI RIDUZIONE GHG	OBBLIGHI UTILIZZO BIOCARBURANTI IN PUREZZA
DLGS 199/2021 ARTT.39-44	DLGS 66/2005 ART.7-BIS	DLGS 199/2021 ART.39 C.1-BIS

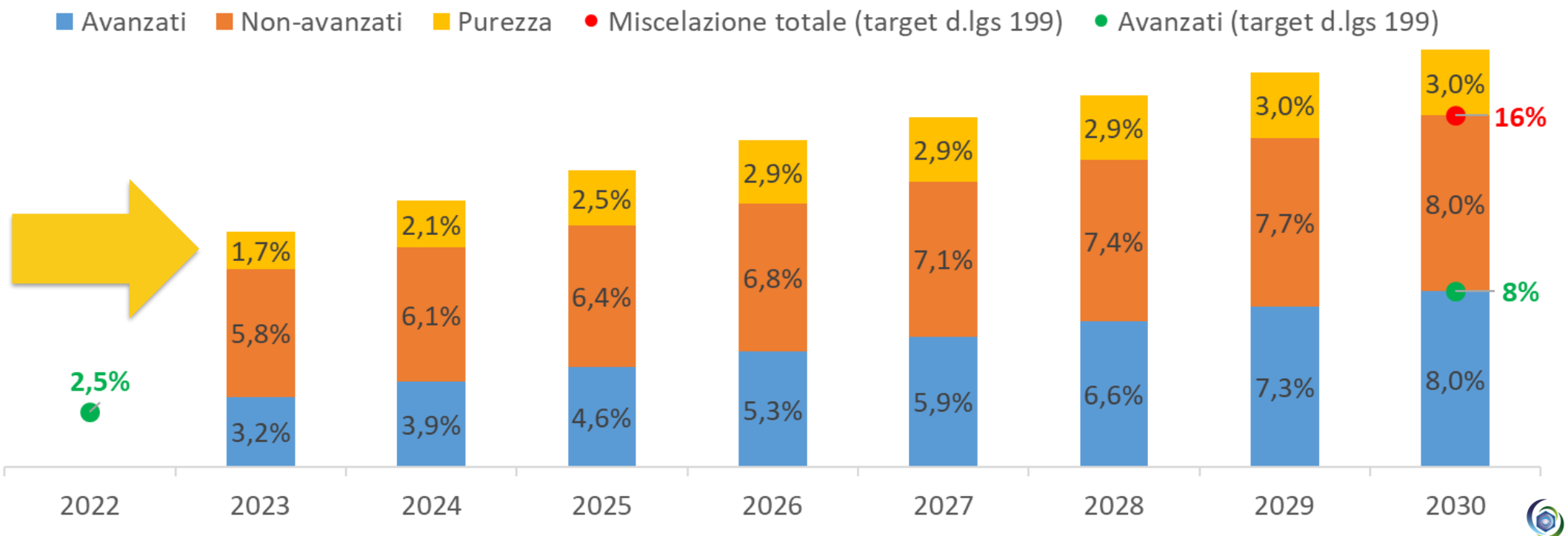
Fonte: dati Mite

NUOVO OBBLIGO BIOCARBURANTI IN PUREZZA

DLGS 199/2021 ART.39 C.1-BIS

«In aggiunta alla quota percentuale di cui al comma 1, a decorrere dal 2023 la quota di biocarburanti liquidi sostenibili utilizzati in purezza è pari ad almeno 500.000 tonnellate ed è incrementata di 100.000 tonnellate all'anno nel successivo triennio».

TRAIETTORIE IPOTIZZATE DAL GSE PER GLI OBBLIGHI DI IMMISSIONE E OBBLIGHI PUREZZA



NUOVO OBBLIGO BIOCARBURANTI IN PUREZZA

L'obbligo purezza è espresso in termini assoluti.

- **Come ripartire l'obbligo sui singoli operatori?**

OBBLIGO IN QUANTITA'ASSOLUTA

↓

500 kton

↓

525,5 ktep

↓

1,7%

← 30.100 ktep

← PNIEC - PREVISIONI CONSUMI FINALI LORDI NEI TRASPORTI 2023

Ai fini del calcolo di una quota d'obbligo in carico ai singoli operatori che garantisca il raggiungimento del target nazionale, si è confrontato il valore di 500 kton, espresso in ktep ed ipotizzando l'impiego di solo HVO, con le previsioni di consumo al 2023 del PNIEC.

Fonte: PNIEC fig.10 pag.55

OBBLIGO PUREZZA - TIPOLOGIE DI BIOCARBURANTI AMMESSE

- ASSOCOSITERI ha richiesto, fin da giugno 2022, di adottare un approccio il più ampio possibile nell'interpretazione della definizione di biocarburante in purezza.
- Tale approccio consentirà **una maggiore flessibilità** del sistema d'obbligo e consentirà un **più facile raggiungimento degli obiettivi,** che sono particolarmente sfidanti fin dal primo anno.
- Il Ministero ha condiviso tale interpretazione, di conseguenza sarà ampliata la platea di carburanti che potranno concorrere al soddisfacimento dell'obbligo.

HVO	GASOLIO	UNI EN 15940:2019
B100 / FAME	GASOLIO	UNI EN 14214:2019
BIO-GNL	GNL	UNI EN 16723-2:2017
BIO-GNC	GNC	
BIO-GPL / BIO-PROPANO	GPL	UNI EN 589:2022

- Teoricamente è possibile considerare il E95 / E100 (etanolo), ma ci sono difficoltà di utilizzazione, a differenza dell'E85 attualmente diffuso in Francia e altri paesi europei che richiede semplicemente motori Flex.

OBBLIGO PUREZZA - CARATTERISTICHE

CANALE DI VENDITA

- Trasporto stradale – Rete (con adeguata etichettatura)
- Trasporto stradale - Extra-rete
- Trasporto ferroviario
- Trasporto aereo*
- Trasporti fluviali (navigazione interna)
- Trasposti marittimi*

TOLLERANZE

Il Decreto attuativo dovrebbe prevedere una tolleranza del 5%

* Proposta di applicare per i carburanti avio e marina le stesse specifiche usate per il trasporto terrestre per evitare effetti distorsivi

OBBLIGO PUREZZA – CRITICITA' 1/2

DIFFICOLTA' OGGETTIVE NEL RAGGIUNGIMENTO DELLE QUOTE

E 'probabile una **insufficiente domanda** di biocarburanti in purezza da parte del mercato. Gli utenti non hanno obblighi né incentivazioni.

TEMPO INSUFFICIENTE TRA EMENAZIONE DEC.ATTUATIVO E INIZIO OBBLIGO

Occorre del tempo per adeguare la **filiera della distribuzione** primaria e secondaria e per preparare e verificare l'idoneità delle **motorizzazioni** destinate all'impiego dei biocarburanti in purezza.

CONTROLLI SULL'USO IN PUREZZA

La verifica dell'effettivo impiego in purezza dei biocarburanti immessi in consumo non può essere effettuato con controlli sui singoli utilizzatori.

Il requisito dell'utilizzo in purezza si riterrà quindi verificato all'atto dell'**immissione in consumo dal deposito fiscale**. Occorre chiarire che la **responsabilità del soggetto obbligato** cessa con l'assolvimento dell'obbligo all'atto dell'immissione in consumo.

OBBLIGO PUREZZA – CRITICITA' 2/2

BASE DI CALCOLO DELLA QUOTA D'OBBLIGO DEL 1,7%

Non è chiaro quale sia la base per calcolare l'obbligo purezza, e quando sarà disponibile, nel corso dell'anno, il valore definitivo.

COSTO MAGGIORE

Il prezzo di acquisto sensibilmente più alto del HVO costituisce una barriera all'acquisto.

Il carburante in purezza dovrà essere venduto sotto-costo. E' stato chiarito dal AGCM (Autorita' Garante della Concorrenza e del Mercato) che non sussiste alcun ostativo a riguardo.

L'aggravio di costo sarà redistribuito sugli altri prodotti.

OBBLIGO PUREZZA – PROPOSTE 1/2

FLESSIBILITA'
CARRY – OVER + / -10%

Per assorbire le incertezze e le criticità di un obbligo che costituisce una prima a livello europeo è indispensabile applicare una **certa flessibilità nel rispetto delle quote**, con una soglia di rinviabilità del 10 – 15%.

ESCLUSIONE DAI CAP PALMA/PFAD

Gli art.39 c.3 e art.40 c.1 del DLGS 199/2021 stabiliscono dei CAP alle che si applicano per espressa previsione di legge esclusivamente alla quota dei biocarburanti di cui all'art.39 c.1.
Pertanto gli unici CAP da applicare sono quelli dell'all.I al DLGS 199/2021, punto 1.15 (colture alimentari e foraggere.
Questa interpretazione consentirebbe di **impiegare bioliquidi prodotti da palma, PFAD**, ecc. utilizzando il maggior termine preannunciato dei 18 mesi (data di entrata in vigore dell'atto di esecuzione di cui all'art.30, par.8 della direttiva (UE) 2018/2001).

SANZIONI PROPORZIONALI

Una riduzione delle sanzioni per il periodo iniziale di applicazione dei nuovi obblighi (es. riduzione a 1/5) per quanto riguarda gli obblighi in purezza.

OBBLIGO PUREZZA – PROPOSTE 2/2

POSSIBILITA' DI IMPIEGARE PRODOTTI DI TERZI – ES: HVO DI NESTE

Per quanto la disposizione normativa sia trainata dalla disponibilità del prodotto HVO da parte delle bioraffinerie dell'operatore italiano di riferimento, deve essere garantita la possibilità di impiegare prodotti di operatori terzi, a fronte del rispetto della normativa vigente.

Opportuno chiarire nel decreto attuativo che in generale sono applicabili i **sistemi di certificazione volontari** ai sensi dell'art.10 DM MITE 14/11/2019

Fonte: dati Mite

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Ing. Federico Rossi
Assocostieri