

Caprau (OMV Petrom): Investim într-o instalație la Rafinaria Petrobrazii, ce va produce biodiesel și combustibil sustenabil pentru aviație

O noua instalație la Rafinaria Petrobrazii va produce 250.000 de tone de biodiesel sustenabil (HVO) și combustibil sustenabil pentru aviație (SAF) din 2028, investiția fiind de 750 de milioane de euro, iar România devine, astfel, primul producător din Europa de Sud-Est și Centrală pe acest segment, a declarat, miercuri, într-o conferință de presă, Radu Caprau, membru în Directoratul OMV Petrom.

"Este o temă foarte actuală, o temă care reprezintă o parte semnificativă a strategiei noastre și a companiei noastre - waste to hydrocarbons sau biocombustibili - ca element foarte important pentru îndeplinirea ambițiilor românești și europene pe care dorim să le atingem în 2030 și ulterior. Când vorbim despre transport, trebuie să înțelegem și relevanța acestor molecule care pot ajuta în această tranziție. De asemenea, trebuie să ne uităm, atunci când discutăm despre decarbonizarea transporturilor, la care parte este foarte dificil de realizat prin electro-mobilitate. Aici vorbim despre transportul greu (heavy duty) și despre sectorul aviației. A fost menționat anterior HVO și SAF, HVO fiind biodieselul sustenabil, iar SAF combustibilul sustenabil pentru aviație. Face parte din strategia noastră. Am luat decizia de a investi într-o astfel de instalație în rafinaria Petrobrazii, care va produce 250.000 de tone de HVO și SAF în 2028, deci la mijlocul anului 2028. Acest lucru face ca OMV Petrom și Rafinaria Petrobrazii să fie primul producător din regiune, Europa de Sud-Est și Centrală, să îndrăznim să spun, până în 2028. Este un angajament semnificativ, deoarece vorbim despre 750 de milioane de euro care vor fi investiți în următorii ani, iar noi suntem în plină implementare. Instalația este în curs de implementare completă pentru a fi finalizată în 2028", a precizat Caprau.

Oficialul OMV Petrom a susținut că, deși oamenii își doresc să conducă mai "verde", nu sunt dispuși să plătească pentru asta, iar sensibilitatea pentru preț rămâne ridicată.

"Dacă ne uităm la cadrul de reglementare, este un cadru foarte vast. Vorbim despre RED 2, RED 3, RED 4 în curs (directive europene privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile n.r.), cel mai probabil. Directiva privind calitatea combustibililor, ETS (schema UE de comercializare a certificatelor de emisii - n.r.), ReFuelEU, maritim, emisii de metan, multe... Când vorbim despre transport, cel mai tangibil și cu cel mai mare impact este, desigur, tinta de reducere a emisiilor de GES (gaze cu efect de seră - n.r.) pentru 2030, precum și tintele de amestec pe care trebuie să le îndeplinim până în 2030. Pentru acestea, biocombustibilii și 'waste to hydrocarbons' reprezintă cu siguranță un contribuitor semnificativ. Acesta ar fi primul aspect. În al doilea rând, vedem un suport selectiv venind din partea companiilor. Unele companii cer din ce în ce mai mult combustibili sustenabili, dar, așa cum am spus, este relativ selectiv - sunt companii care fac parte din grupuri internaționale și care urmează ambițiile corporative. În schimb, când vorbim despre consumatorul final, suportul este limitat. Oamenii ar vrea să fie mai "verzi" și să conducă mai "verde", dar nu sunt dispuși să plătească pentru asta. Sensibilitatea la preț a consumatorului rămâne ridicată", a punctat reprezentantul OMV Petrom.

În opinia specialistului, în privința tehnologiilor, multe dintre acestea sunt demonstrate ca fiind scumpe.

"Și, evident, biocombustibilii sunt mai scumpi decât produsele fosile. Asta înseamnă că avem nevoie de suport financiar, de granturi și de sprijin pentru consumatorii finali. Un aspect important menționat anterior este accesibilitatea (affordability). Cât de accesibilă este această tranziție? Care este costul tranziției? Am menționat anterior despre ETS. ETS1 este practic sistemul european de comercializare a certificatelor pentru CO₂ emis în producție. Dar ETS2 urmează să intre în următorii ani. Este vorba despre povara de CO₂ care trebuie transferată în piață pentru fiecare tonă de produs fosil. Aceasta trebuia să intre în 2027, a fost amânată pentru 2028 și va aduce un cost pentru România de aproximativ un leu pe litru - ceea ce este mult. Cel mai probabil România nu a

fost singura tara care a realizat acest lucru, motiv pentru care a fost amânat pentru 2028. Dar exista si alte elemente legate de asta. De exemplu, pe siturile de productie din România, unde suntem un producator semnificativ de petrol si gaze, o parte din gazul utilizat în productie este transformat în energie electrica, care merge înapoi în productie, si ar trebui sa platim pentru acest gaz folosit în "gas-to-power onsite" sub ETS2. Este o dubla taxare. Unele tari au gasit solutii sa nu plateasca - Norvegia, Danemarca. Trebuie sa gasim si noi solutii ca tara pentru a ne asigura ca nu ne facem productia româneasca necompetitiva fata de alte tari", a subliniat Radu Caprau.

Potrivit sursei citate, la nivel european ar exista ideea de creare a unui Index ce ar putea fi aplicat pentru costul CO2, în functie de puterea de cumparare a fiecărei tari.

"Exista si o idee noua, despre care nu sunt sigur cât de mult s-a discutat sau cât de cunoscuta este: un fel de index care ar putea fi aplicat pentru acest cost de CO2, luând în considerare puterea de cumparare a fiecărei tari. Indexat cu capacitatea de putere de cumparare a fiecărei tari, ceea ce ar face tranzitia mai accesibila, tinând cont de puterea de cumparare pe care o avem în România, Bulgaria sau în tarile vecine, fata de tarile mai dezvoltate care si-ar putea permite ceva mai mult. Predictibilitatea este cheia. Lipsa predictibilitatii face ca investitiile sa fie puse sub semnul întrebării sau poate opri alte investitii, pentru ca atunci când vezi schimbari în reglementari, opresti deciziile de investitii. Sa facem tranzitia accesibila, iar pentru asta trebuie sa colaboram cu autoritatile si cu regulatorii pentru a ne asigura ca se iau în considerare specificitatile fiecărei tari si ca o aplicam inteligent în propria noastra tara. Cred ca, pâna la urma, este un efort general si nu ar trebui sa fie condus doar de mediul de afaceri sau doar de reglementari. Este un efort comun de care avem nevoie", a afirmat Caprau.