



Assoindipendenti

Newsletter N. 09 / 2019

RISERVATA

4 Aprile 2019

La lettera dell' imprenditore del Nord-Est merita essere la notizia principale di questa Newsletter. In realtà non c'è niente che gli addetti ai lavori non sappiano e quindi la molto apprezzabile novità è nel fatto che finalmente qualcuno sia uscito allo scoperto. E se lo facessero tutti ?

Argomenti

Mercato

1. Rete carburanti, sciopero bianco sul servito dal 1° Maggio
2. Carburanti, Eni-FCA lanciano benzina "A20"
3. Depositi costieri, Neri aumenta la capacità a Livorno

Illegalità

4. Mafie e carburanti, chi non si oppone è complice
5. Illegalità, il salto di qualità del NordEst
6. Gpl, se la sinergia serve per riportare il settore ad una piena legalità

Politica & Istituzioni

7. Auto, riparte lo scontro dalla Dafi
8. Energia, serve una governance (Editoriale)
9. Anagrafe carburanti, al via le sanzioni per i non iscritti

Mobilità e Transizione Energetica

10. Mobilità, la fotografia del parco circolante in Italia a fine 2018
11. L'auto alla battaglia di Magenta (GB Zorzoli)
12. I frutti verdi delle società petrolifere

GNL - Biometano

13. Biometano, Eni punta a 200 milioni di metri cubi Bio-GNL agricolo per il punto vendita Maganetti in Valtellina.
14. GNL OLT, ecco il progetto per le bettoline

%%%%%%%%%

Mercato

1. Lunedì 25 Marzo – SQ : Rete Carburanti, sciopero bianco sul servito dal 1° maggio. I sindacati: la categoria sta morendo di fame nel silenzio imbarazzante del Mise
“ Dal 1° maggio i gestori carburanti sospenderanno temporaneamente (?) le vendite in modalità servito, pur continuando a garantire agli automobilisti la consueta presenza e professionalità. (?) Lo

annuncia un comunicato congiunto di Faib, Fegica, Figisc/Anisa “in segno di protesta contro i titolari degli impianti che, mentre la categoria muore di fame dibattendosi tra margini insufficienti, precariato contrattuale e abuso di dipendenza economica, si arricchiscono aumentando a dismisura i prezzi del servito (che non vanno ai gestori (?)) penalizzando duramente un inconsapevole consumatore”. Una situazione, aggiunge il comunicato, che mette in discussione non solo i diritti dei gestori e dei cittadini, ma anche la credibilità dell'intero settore. Per di più, nel silenzio imbarazzante (?) del **Mise** e di tutti i soggetti istituzionali preposti al controllo dei prezzi e della “legittima” concorrenza.

2. Mercoledì 3 Aprile – SQ : Carburanti, Eni-FCA lanciano benzina “A20”. Biocarburante col 20% di alcoli, compatibile le auto vendute dal 2001 in poi.

“ Eni e FCA lanciano un nuovo tipo di benzina, più ecologica, miscelata con metanolo (15%) e bioetanolo (5%), nata nei laboratori di Bolgiano. Lo annuncia una nota congiunta delle due società. "Nell'ambito dell'accordo firmato a novembre 2017, Eni e FCA hanno sviluppato congiuntamente il nuovo carburante 'A20', caratterizzato da un basso livello di emissioni in ragione del suo contenuto di alcoli: 15% di metanolo e 5% di bio-etanolo", spiega la nota. Grazie alla sua formulazione a basso contenuto carbonico, alla componente bio e all'elevato numero di ottano, "il nuovo alternative fuel consente risparmi sulle emissioni di CO2 fino al 3% allo scarico, quantificate utilizzando la nuova procedura di omologazione WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure)", si legge. "Nel frattempo, Eni e FCA stanno lavorando per migliorarne ulteriormente la formulazione, incrementando la quota di componenti di origine rinnovabile con l'obiettivo di continuare a ridurre le emissioni di CO2 valutate 'Well-to-Wheel', l'analisi che valuta le emissioni non soltanto considerando il consumo del carburante ma anche la sua produzione e il trasporto", aggiunge la nota.”

3. Mercoledì 3 Aprile – SQ : - Depositi costieri, Neri aumenta la capacità a Livorno. Ha acquisito l' area della ex Carbochimica ed intende anettere i 16 depositi lì esistenti

“ La Neri Depositi Costieri ha presentato un progetto per l'ampliamento di un 23% circa della capacità del suo deposito di oli minerali di Livorno attraverso l'annessione di 16 depositi collocati nella vicina area ex Carbochimica, acquisita dalla società. E' quanto si legge nella documentazione presentata nei giorni scorsi al ministero dell'Ambiente. Il progetto, nello specifico, prevede la modifica non sostanziale del Deposito Costiero Oli Minerali, ad oggi di 142.788 mc dio capacità, mediante annessione dei 16 serbatoi già esistenti per una capacità complessiva di 22.250 mc. Con l'ampliamento la variazione complessiva di capacità darà pari al 22,8% rispetto a quanto autorizzato nel 2013. Il deposito resterà con medesima funzione di stoccaggio e movimentazione di prodotti chimici, petrolchimici, biodiesel e oli minerali e continuerà a svolgere la stessa attività dello stato attuale. (...) **Considerazione : Non avevo idea che in Italia ci fosse un “corto di logistica”, soprattutto pensando agli obiettivi “zero carbon”. Bah!**

Illegalità

4. Lunedì 1 Aprile – SQ il salto di qualità del NordEst (Editoriale)

“ Sono pesantissime le accuse contenute nella lettera che abbiamo anticipato venerdì sul sito della *Staffetta* e che oggi pubblichiamo anche sul pdf a proposito di ciò che sta accadendo nel Nordest nella distribuzione dei prodotti petroliferi. Una lettera non anonima, ma firmata da un operatore presente in quella zona che giustamente vuole e deve restare incognito. Un salto di qualità nella conoscenza di un fenomeno di cui la *Staffetta* da anni registra il dilagare in tutto il Paese, nonostante gli sforzi messi in atto dalle associazioni di categoria e dalle istituzioni per cercare di contenerlo e di reprimerlo. Per quel che riguarda il Nordest quello che emerge è infatti un quadro preoccupante. Una parte importante del Paese dove il fenomeno non sarebbe più considerato un crimine e dove si è insediata in pianta stabile la malavita organizzata, trovando ormai, stando a quel che si legge nella lettera, accoglienza e appoggio in una vasta fascia di operatori locali. Al punto che alla domanda su quanti comprano ancora sul mercato ordinario, quello legale, alternativo al mercato parallelo criminale, la risposta è “una minoranza”. Con il malaffare che consente “ampi margini” e rende “ebberi del facile denaro”, con cui non solo si sottraggono allo Stato ingenti introiti ma, quel che è peggio, si finanziano camorra, 'ndrangheta, mafia e terrorismo. E gli asset di chi non ci sta trovano acquirenti a prezzi maggiorati.

C'è di tutto e a tutti i livelli: depositi di aziende storiche, compagnie, esponenti dei sindacati dei gestori, consorzi di acquisto. Mele marce anche all'interno delle associazioni. Di fatto con la sensazione e/o la consapevolezza da parte degli operatori onesti di essere stati abbandonati dalle istituzioni e che non

ci sia più alcuna barriera in grado di difendere lo Stato di diritto. Con gravissimi rischi per non chi ci sta e ha il coraggio di denunciare. Al punto da dover viaggiare sotto scorta, lui e la famiglia.

Con una serie di domande accorate rivolte al lettore da parte dell'autore della lettera: cosa devo fare? quanto posso ancora andare avanti in questo stato di cose? e riuscire a far quadrare i conti lavorando onestamente? continuare a raccogliere le sfide? oppure vendere l'azienda? E altresì un'accusa ben precisa a operatori e politici che non si attivano e da considerare né più né meno che alla stregua di complici, con la richiesta di punire (come?) chi alimenta il giro. E con il triplice invito, per molti versi commovente, a denunciare, a lavorare onestamente e "a fermarsi un attimo a parlare con la propria coscienza prima di ordinare l'ennesima autobotte al mercato parallelo".

Se così stanno le cose, evidentemente quello che è stato fatto in questi anni per contenere e reprimere l'illegalità non è sufficiente. Di certo, prendendo esempio da quello che si sta facendo nel settore del Gpl per ritornare alla piena legalità, ci vuole più sinergia tra tutte le forze ancora oneste. Purtroppo il problema non rientra nel contratto dell'attuale Governo, a cui sfuggono le dimensioni e le conseguenze del fenomeno, e che ha addirittura lasciato morire il tavolo istituito presso il Mef nel 2016, di cui era responsabile il sottosegretario Paola De Micheli, e da cui erano scaturiti importanti interventi legislativi e normativi.

Una "distrazione" della politica facilitata anche dal fatto che apparentemente sembrano non esserci vittime – fatta eccezione per le aziende colpite dalla concorrenza sleale e per l'erario. Una distrazione tanto più grave in quanto manda indirettamente un segnale di lassismo, di indifferenza, che si trasforma in un incentivo a gettarsi nelle braccia di criminali che – come dimostrano diverse indagini – restano sostanzialmente impuniti. La lettera che abbiamo ricevuto descrive nella sua eloquente essenzialità un salto di qualità del fenomeno con una serie di messaggi che non possono essere ignorati da chi ha ancora a cuore il futuro di questo settore e di questo paese. O dobbiamo aspettare che qualcuno ci lasci la pelle?

Considerazioni : *Spero che il Direttore di Staffetta Quotidiana mi perdoni per aver riportato questo editoriale in forma integrale, ma anche se avessi voluto non avrei potuto togliere una sola parola. E' un segno di grande apprezzamento. Lettera dell' anonimo imprenditore del NordEst e commenti di SQ rappresentano un quadro della situazione perfetta, pagine di quella virtuale Enciclopedia dell' illegalità nel mercato carburanti che qualcuno si ostina a non sfogliare, perché se lo avesse fatto o lo facesse, dovrebbe riconoscere che non è necessario un Q.E. uguale a 160 per comprendere l'enormità della situazione, per i danni allo Stato, per i danni al mercato, insomma per la comunità. D'altra parte il tema della illegalità ormai da anni è al centro della attenzione della SQ e le considerazioni di oggi dell' anonimo imprenditore sono il desolante suono di una campana che segnala una calamità. A proposito di azioni da prendere mi chiedo se invece di una campana isolata ce ne fossero un migliaio a suonare, se il passare da un assordante silenzio ad un assordante concerto rap, non possa essere l'unico modo per sbloccare la situazione. Anche di questo parleremo nella prossima assemblea.*

5. Venerdì 29 Marzo – SQ : Gpl, se la sinergia serve per riportare il settore a una piena legalità

L'assemblea di Assogasliquidi ha dedicato quest'anno uno spazio importante ai "risultati di assoluta rilevanza e positività" conseguiti nel 2018 nell'attività volta a riportare il settore ad una piena legalità. Tema a cui il presidente Franchi ha dedicato oltre tre pagine (su 15) della sua relazione e che è stato al centro dell'intervento del gen. Arbore della Guardia di Finanza. Un successo dovuto ad un sempre più stretto collegamento tra le istituzioni, che ha consentito di rafforzare il sistema sanzionatorio, e all'importante e fertile rapporto che si è creato tra Assogasliquidi e GdF. Che vede innanzitutto, come ha sottolineato Arbore, la partecipazione di qualificati rappresentanti dell'associazione quali docenti ai corsi di formazione, sia a livello centrale che periferico, organizzati per l'affinamento della preparazione tecnico-professionale dei militari del Corpo. Un'iniziativa particolarmente rilevante, perché consente uno scambio di esperienze che coniuga l'aspetto tecnico-normativo con quello operativo, volto a rendere ancora più efficace il dispositivo di contrasto approntato dalla GdF. Inoltre, Assogasliquidi continua a promuovere la segnalazione ai Reparti di fatti che possono configurarsi quali violazioni alla disciplina del Gpl. Informazioni che vengono vagliate ed approfondite dalle unità operative, nonché arricchite con l'attività di analisi e d'intelligence autonomamente svolta, al fine di riscontrare l'oggetto della segnalazione che può rappresentare un proficuo input per l'avvio di mirate attività ispettive. Un complesso di attività, ha rilevato Arbore, finalizzato ad assicurare un livello sempre più elevato di tutela della legalità, che garantisca in maniera parallela gli interessi statali, fra cui quelli erariali, e quelli degli operatori onesti, troppo spesso "schiacciati" da una concorrenza sleale e disonesta. Un esempio di proficua sinergia valido anche per la lotta all'illegalità in altri campi.

Considerazione : *Se il presidente di Assogasliquidi ed il generale Arbore dicono il vero, e non ho motivo di dubitarne, sono tante le domande che vorrei fare....., alcune molto scomode. Quasi, quasi sarebbe meglio scoprire che i risultati non sono così buoni come ce li hanno presentati....*

Politica & Istituzioni

6. Giovedì 21 marzo – SQ : Auto, riparte lo scontro sulla Dafi

“ Dopo la battaglia sui limiti di emissione delle auto dopo il 2021, per la mobilità si apre un altro fronte con il riesame da parte della Commissione europea della direttiva Dafi. Un riesame previsto dalla stessa direttiva, che ha subito catalizzato l'attenzione dei portatori di interesse. Ieri si è chiuso il termine per l'invio delle osservazioni e si è registrata una netta spaccatura sul tema della neutralità tecnologica, concetto già da qualche tempo nel mirino degli elettrici. Per Eurelectric, Enel, Motus-E e Transport&Environment, un'eventuale revisione della Dafi dovrà individuare nell'elettrico la soluzione (praticamente l'unica) per decarbonizzare i trasporti. Va da sé che la neutralità tecnologica avvantaggia le soluzioni che sono più vicine alla maturità. D'altro canto, non si può fissare lo sguardo solo al 2050 trascurando gli effetti economici e sociali che possono derivare da accelerazioni forzate su una singola soluzione.

7. Venerdì 22 Marzo – SQ : Energia, serve una governance. Pec, Dafi, Decreto Fer: più che i numeri, manca un metodo. (Editoriale Staffetta)

“ La settimana è stata scandita da tre eventi: lunedì dal convegno dell'industria energivora è arrivato un forte allarme sul gas; mercoledì è partita la consultazione sul Piano energia e clima, con l'evento di presentazione al ministero dello Sviluppo economico; giovedì si è aperto ufficialmente lo scontro sul riesame della direttiva Dafi sui carburanti alternativi. Su tutti i fronti, quello che sembra emergere è la difficoltà a prendere forma di una governance del settore. (...) L'impressione generale, ora che la settimana volge al termine, è che oltre alla conclamata frattura tra il Governo e buona parte del mondo produttivo sui temi dell'energia, l'azione politica sconta anche un difficile assestamento della governance, non certo facilitato dalle diverse posizioni nella maggioranza, nei ruoli apicali dei ministeri, tra le diverse amministrazioni e tra i livelli di governo. Adottare un metodo efficace è condizione essenziale per arrivare a meta. Su questo, più e prima che sui numeri, ci si dovrà consultare. Come hanno chiesto in molti, da subito.

8. Mercoledì 27 Marzo – Anagrafe carburanti, al via le sanzioni per i non iscritti

“ Chiusa la fase di raccolta dati, chiusi i termini per la comunicazione sull'adeguamento degli incompatibili, arriva il tempo delle sanzioni. Nel giro di qualche giorno infatti dovrebbero iniziare a partire dal ministero dello Sviluppo economico le multe per i titolari di licenza che non si sono iscritti all'anagrafe carburanti istituita con la Legge sulla concorrenza. La legge prevede sanzioni da 2.500 a 7.000 euro per ciascun mese di ritardo dal termine previsto per l'iscrizione all'anagrafe. Gli impianti “mancanti” sono stati individuati incrociando i dati raccolti dal Mise con quelli delle Agenzie delle Dogane relativi alle licenze Utf.

Commento : Sarei curioso di conoscere il numero dei non iscritti, il tipo di impianti, se sono incompatibili o meno, la loro localizzazione nel territorio e naturalmente la proprietà. Naturalmente mi piacerebbe anche sapere perché non si sono iscritti. Per curiosità, ma anche per capire qualcosa di più di un mondo che giorno dopo giorno continua a stupirmi.

Mobilità e Transizione Energetica

9. Venerdì 22 Marzo – SQ: Mobilità, la fotografia del parco circolante in Italia a fine 2018.

“ In Italia circolano ancora quasi quattro milioni e mezzo di veicoli Euro 0, tra auto, bus e mezzi pesanti; 1,3 milioni sono gli Euro 1, oltre 4 milioni gli Euro 2 e oltre sei milioni gli Euro 3. Per un totale di 16 milioni di mezzi, pari al 37% del totale in circolazione. La metà dei mezzi pesanti (bus e merci) appartengono a categorie Euro 0-3. Questo quanto emerge dall'elaborazione dei dati Aci aggiornati al 31 dicembre 2018. “

Nel dettaglio:

*Benzina = 18.083.402 (46,3%); Gasolio = 17.316.888 (44,4%); Gpl = 2.409.840 (6,1%); Metano = 945.184 (2,4%); Ibride = 244.484 (0,6%); Elettriche = 12.156 (0,03% ca);
Euro 0 = 35%; Euro 1 = 2,6%; Euro 2 = 9,5%; Euro 3 = 13,6%; Euro 4 = 28,4%; Euro 5 = 18,1%;
Euro 6 = 18,3% Totale Euro 0 > 3 = 35,1 % (!)*

10. Venerdì 22 Marzo – SQ : L'auto alla battaglia di Magenta. In soffitta la neutralità tecnologica e un ruolo della CDP per una svolta di FCA. (GB Zorzoli)

“ Quando Cavour decise la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Novara, venne criticato perché il modesto traffico tra le due città non giustificava il costo dell'investimento. In più, si mettevano sul

lastrico i vetturini delle diligenze che effettuavano il servizio di trasporto. La disponibilità di un mezzo più capiente e più rapido moltiplicò in misura imprevedibile gli scambi di persone e di merci, di cui beneficiò l'economia e l'occupazione. Questa vicenda di quasi due secoli fa, che dovrebbe mettere qualche pulce nelle orecchie dei no Tav e di un professore del Politecnico di Milano, cambiò addirittura la storia del nostro paese. Quando nel 1859 scoppiò la guerra tra Austria e Regno sabauda, il comando austriaco non aspettò l'arrivo di rinforzi e mosse subito verso il confine col Piemonte le truppe di stanza in Lombardia, giudicate sufficienti per sbaragliare il modesto esercito sabauda e occupare gran parte del Piemonte prima dell'arrivo dei francesi. Il calcolo era corretto, ma non teneva conto dell'oste. Utilizzando la tratta ferroviaria Torino-Novara, i francesi avevano già raggiunto il confine con la Lombardia e furono determinanti nella sconfitta subita dagli austriaci a Magenta, che fece da battistrada alle vicende che portarono all'unità d'Italia. Passando ad avvenimenti meno eroici e più vicini a noi, a inizio anni '90 la maggior parte della produzione elettrica italiana proveniva da centrali che consumavano annualmente 26 milioni di tonnellate di olio combustibile. In poco più di un decennio furono principalmente sostituite da cicli combinati che, per l'esercizio e la manutenzione, richiedono una forza lavoro assai minore e, rispetto a una centrale a carbone, occupano ancor meno in fase di realizzazione dell'impianto. Questo cambiamento, effettuato senza particolari traumi occupazionali, ha consentito di creare in Italia le condizioni più appropriate – mix di gas e di rinnovabili – per la transizione energetica. Unico, ma non trascurabile errore, non avendo tenuto conto degli obiettivi sulle rinnovabili elettriche assunti dall'Italia nel quadro del protocollo di Kyoto, fu la realizzazione di un numero eccessivo di cicli combinati, che la dinamica del mercato ha poi provveduto a sanare. Di questa vicenda dovrebbe ricordarsi chi oggi mette eccessiva enfasi sul taglio dei posti di lavoro alla Volkswagen a seguito dell'annunciata crescita degli investimenti nell'auto elettrica, trascurando le possibili ricadute, molto più negative e durature, in Italia, dovute ai ritardi dell'industria automobilistica nazionale. Con gli investimenti da qui al 2023 in mobilità elettrica e guida autonoma (due tecnologie con fortissime sinergie) saliti a 19 miliardi rispetto agli 11 annunciati lo scorso novembre, e una stima per la produzione di veicoli elettrici nei prossimi dieci anni passata da 15 a 22 milioni di unità, la Volkswagen volta pagina non solo quantitativamente, come conferma un passaggio della conferenza stampa tenuta il 12 marzo da Herbert Diess, CEO di Volkswagen, di cui riporto la versione ufficiale in inglese. «"Open technology" - that has always been the credo of the German automotive industry. Gasoline and diesel, CNG and hybrids, electric cars, fuel cells and synthetic fuels: in principle, everyone has done everything, mostly in parallel. The industrial policy commitment to a lead technology was rejected, also by Volkswagen. But this attitude is a thing of the past. To stop global warming, there is no way around the Paris climate targets. To achieve this, the car must become cleaner as quickly as possible and CO2-free by 2050 at the latest. E-mobility is the only technology that makes this possible from today's point of view». Poche parole che, pronunciate dal numero uno della Volkswagen, mandano in soffitta il mantra della neutralità tecnologica. Concetti ribaditi poco più avanti: «Instead of pursuing many paths in parallel, we need a "Master Plan for Electric Mobility". This is the only way to quickly create the critical mass of affordable electric cars. This is the only way to create the charging infrastructure combined with the necessary energy turnaround. Only in this way will consumers gain confidence». Questo, naturalmente, senza rinunciare nel transitorio allo sfruttamento del potenziale dei motori a combustione interna e alla ricerca relativa ai carburanti sintetici e alle celle a combustibile. Di fronte alle scelte del gruppo automobilistico che, come nei due anni precedenti, nel 2018 ha occupato il primo posto nella classifica mondiale delle vendite di veicoli leggeri (10,4 milioni di unità, 11,2% del mercato), in Italia la priorità delle priorità è porsi il problema di come salvare la Fiat, ma soprattutto l'indotto, da un disastro non meno clamoroso di quello che avrebbe subito l'esercito sabauda senza l'ombrello della ferrovia. All'interno di FCA la produzione italiana nella tradizionale fascia medio-bassa rappresenta più un problema economico che una prospettiva. Gli impegni annunciati in investimenti per la riconversione al veicolo elettrico non reggono il confronto con la Volkswagen. Non a caso circolano con particolare insistenza voci su accordi di integrazione con aziende straniere (adesso è il turno di Peugeot), che spesso assomigliano di più alla mera vendita degli asset. Le aziende più vivaci dell'indotto stanno cercando trasformazioni produttive per conto proprio. Date le dimensioni economiche e occupazionali in gioco, il governo non può limitarsi a monitorare la dinamica degli eventi. Tanto più dopo il recentissimo cambio di pelle di CdP, che potrà concedere finanziamenti per la promozione dello sviluppo sostenibile e finanziare operazioni di aggregazione e acquisizione delle imprese per favorirne la crescita dimensionale e sostenibile, in Italia e all'estero. Sembra un abito su misura per il caso automotive. Speriamo che sia così.

11. Venerdì 22 Marzo – SQ : I frutti Verdi delle società petrolifere. Le strategie per contrastare il cambiamento climatico.

Dalle parole ai fatti. Finalmente l'impegno delle compagnie petrolifere per contrastare il cambiamento climatico si può toccare, dopo anni di investimenti in ricerca e sviluppo e di competizione a suon di

brevetti. Se un tempo infatti le compagnie petrolifere facevano la gara sul rimpiazzo del maggior numero di riserve di idrocarburi, oggi si compete sulla riduzione di emissioni di gas serra, e quindi sui sistemi per sequestrare la CO₂, sulla produzione di biocarburanti di ultima generazione, sulla generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili e sull'efficienza energetica, tutto per neutralizzare l'impatto sull'ambiente delle attività di ricerca e produzione oil&gas e raggiungere gli obiettivi di Parigi, che le compagnie hanno sottoscritto nel 2015. In questa gara, anche **Eni** è in prima linea, con oltre 7.300 brevetti e 350 progetti per la decarbonizzazione, l'efficienza delle attività operative e l'economia circolare, mettendo in campo investimenti per circa un miliardo di euro al 2022 (...). Ma non c'è compagnia petrolifera che negli ultimi dodici mesi non abbia messo nero su bianco i risultati raggiunti sul fronte della decarbonizzazione e gli obiettivi prefissati. Guardando oltralpe, **Total** ha per esempio creato uno strumento di misurazione dell'intensità carbonica, applicato ai propri prodotti energetici. Nel rapporto "Integrating Climate into our strategy" di settembre scorso, (...) Cinque gli strumenti messi in campo da Total: efficienza delle attività operative, maggiore integrazione lungo la catena del valore del gas naturale, più energia elettrica low carbon, decarbonizzazione dei combustibili fossili e cattura della CO₂. Nel concreto, Total ha avviato l'anno scorso una bioraffineria a La Méde, con l'intenzione di raggiungere una quota del 10% del mercato europeo dell'HVO (olio vegetale idrotreatato che serve a produrre biodiesel); è entrato nel mercato del biometano per autotrazione tramite l'affiliata Usa Clean Energy e ha inaugurato stazioni di servizio a idrogeno in Germania, con la joint venture H2 Mobility Germany. Quanto all'abbattimento delle emissioni di CO₂, tramite Total Foundation, la compagnia ha avviato programmi su scala globale per preservare e ricostituire foreste e paludi, che attraverso la fotosintesi trasformano naturalmente l'anidride carbonica. Gli strumenti messi in campo da **BP** non sono molto diversi nella sostanza. La compagnia petrolifera, (...) oggi vuole azzerare la crescita delle emissioni nette entro il 2025, con attività upstream più efficienti, carburanti meno inquinanti e creando nuove forme di business low carbon. Stando a quanto si legge sul rapporto "Advancing the energy transition", diffuso lo scorso giugno, BP vuole migliorare la produzione di etanolo dallo zucchero di canna in Brasile e per questo con DuPont sta sperimentando una tecnologia chiamata "Butamax" per convertire lo zucchero in bio isobutandiole, un biocarburante energeticamente più efficiente, che può essere miscelato alla benzina in più alta percentuale. Con Fulcrum BioEnergy, poi, lavora alla produzione di bio jet fuel da rifiuti organici, per rifornire alcuni aeroporti del Nord America e, sempre in Usa, è un grande fornitore di biometano per autotrasporto.(...) Tra le major europee, la più ottimista è senza dubbio **Royal Dutch Shell**, che di recente si è dichiarata sicura di poter diventare la prima power company del mondo entro il 2030. Una necessità, oltre che un obiettivo. Infatti, per arrivare alla agognata neutralità carbonica delle attività upstream al 2030, Shell dovrebbe produrre talmente tanta energia rinnovabile da arrivare ad accendere tutto il mondo. Le dichiarazioni ottimistiche, e forse un po' provocatorie, sono arrivate dal manager Shell che si occupa di nuove energie, l'olandese Maarten Wetselaar, proprio quando si trovava a Houston per la CeraWeek, l'evento cult dell'industria petrolifera. Se oggi il mix del business di Shell è 65% oil, 25% gas e 10% chimica, secondo Wetselaar entro il 2030 potrebbe arrivare a un 30% ciascuno, per oil, gas ed elettrico. Anche Shell punta sui biocarburanti di ultima generazione. In India, a Bangalore, ha costruito un impianto dimostrativo per convertire i rifiuti in benzina o diesel. Il processo è stato sviluppato dal centro di ricerca Usa Gas Technology Institute, ed è chiamato IH2. Usando calore, Idrogeno e catalizzatori si producono gli elementi chimici necessari a creare gli idrocarburi. Non mancano poi i progetti di cattura della CO₂: Shell ne conta 21 di larga scala, alcuni in costruzione, altri operativi. Infine la major delle major il 4 febbraio scorso ha diffuso la 2019 Energy & Carbon Summary Strategy, dove si ricorda che dal 2000 **ExxonMobil** ha investito oltre 9 miliardi di dollari in ricerca e sviluppo low carbon, come la cogenerazione, i biocarburanti da alghe, e la cattura e lo stoccaggio della CO₂, coinvolgendo 80 università in tutto il mondo. Questo sforzo ha reso possibile catturare circa 7 milioni di tonnellate di CO₂ nel 2017 e se si calcola tutti i volumi sequestrati con la CCS nel mondo a partire dal 1970, le attività di Exxon pesano per oltre il 40%. La major è stata la prima a credere nei biocarburanti dalle alghe e ha fissato il target produttivo di 10,000 b/d entro il 2025. Grazie a una collaborazione avviata dieci anni con Synthetic Genomics, società che ha modificato geneticamente le alghe per rendere possibile una coltura ancora più intensiva, sono partiti i progetti pilota in California e si prevede una produttività pari a 2.000 galloni di bio olio algale per acro. (20 mc / ettaro)

Bio-metano

12. Venerdì 29 Marzo – SQ : Biometano, Eni punta a 200 milioni di metri cubi. Accordo con il Consorzio biogas per portare il gas rinnovabile "agricolo" nei punti vendita del Cane a sei zampe al 2022, attraverso immissione in rete o liquefazione

Eni immetterà biometano avanzato nelle proprie stazioni di servizio sulla rete stradale e autostradale. Il Cane a sei zampe ha firmato oggi presso la raffineria di Sannazzaro de' Burgondi (Pavia) un accordo con Consorzio italiano biogas (Cib) volto a promuovere la produzione di biometano avanzato derivante da effluenti zootecnici, sottoprodotti dell'agro-industria e colture di integrazione, e il suo utilizzo nel settore dei trasporti, nonché la creazione congiunta di nuove opportunità per le imprese socie del Consorzio attraverso l'avvio di iniziative imprenditoriali da sviluppare in partnership. (...) L'accordo prevede di approfondire con gli associati iniziative commerciali e industriali attraverso un sistema che, partendo dal biogas prodotto attualmente e già utilizzato per produrre energia elettrica e termica, lo raffini per renderlo utilizzabile come carburante per autotrazione, nella forma di gas compresso oppure di gas naturale liquefatto. L'accordo prevede un quantitativo obiettivo di ritiro da parte di Eni di circa 200 milioni di metri cubi di biometano al 2022, producibile dalle aziende consorziate Cib e rafforza e consolida l'utilizzo del metano generato e prodotto nei processi agricoli e zootecnici. Il biometano sarà convogliato in rete per gli impianti di produzione per cui sarà possibile realizzare raccordi fino a 6-7 km di lunghezza, in caso contrario sarà liquefatto e trasportato via autobotte (...). "Attraverso questo accordo Eni compie un altro importante passo nella applicazione dei principi dell'economia circolare alla produzione energetica, una leva strategica nella transizione verso un'energia decarbonizzata e sempre più sostenibile. Un percorso che ha visto l'azienda realizzare progetti di grande importanza, come la prima conversione al mondo da raffineria tradizionale in bioraffineria e la realizzazione della tecnologia waste to fuel, che prevede l'impiego della frazione organica dei rifiuti urbani per generare un olio da utilizzare nella produzione di biocarburante per il trasporto marittimo". (...)

Domanda: 200 milioni di metri cubi ? 200 miliardi di litri acquistati da Eni da immettere al consumo ?!
Quanti nelle stazioni di servizio ?

13. Mercoledì 3 Aprile – SQ : GNL OLT, ecco il progetto per le bettoline. Previsto un traffico di max 41 mini metaniere all'anno tra 1.000 e 7.500 mc ciascuna. La società: "Olt può svolgere un ruolo decisivo nella partita dello Small Scale Lng"

“ Un massimo di 41 mini-metaniere all'anno con una capacità compresa tra 1.000 e 7.500 metri cubi, ciclo di carico o scarico da/verso il terminale in circa 16-18 ore: il tutto per un nuovo servizio con cui il terminale di rigassificazione Olt di Livorno può “svolgere un ruolo decisivo nella partita dello Small Scale LNG” europeo “grazie alla propria versatilità e alla posizione strategica dell'impianto”. E' quanto si legge nella documentazione sul progetto di adattamento di Olt all'approdo di bettoline annunciato nei giorni scorsi all'assemblea di Assocostieri. “Il terminale, anche grazie alla sua localizzazione di assoluta centralità nel cuore del Mediterraneo, potrebbe svolgere un ruolo determinante nella catena logistica per l'approvvigionamento e la distribuzione di questo combustibile”, si legge nel progetto “Small Scale Lng Transfer” presentato nei giorni scorsi al Minambiente dalla società proprietaria dell'impianto, controllata da Iren (*Iren S.p.A. è una società per azioni italiana, operante quale multiservizi, in particolare nella produzione e distribuzione di energia elettrica, nei servizi di teleriscaldamento ed in altri servizi di pubblica utilità*) e Uniper (*è una società europea del settore dell'energia con sede a Düsseldorf, in Germania operativa dal 1° gennaio 2016, dopo lo spin-off da E.ON, nella generazione di energia da fonte convenzionale e nel trading globale di energia con una capacità produttiva di 40 GW*) che però si è accordata di recente per vendere la sua quota a First State (*società di investimenti Australia, Londra, Hong Kong*). Il nuovo servizio verrà alimentato da una capacità di Gnl dedicata pari ad un quantitativo di circa 310.000 mc liquidi all'anno, lasciando invariata la capacità di rigassificazione massima autorizzata pari a 3,75 miliardi di metri cubi all'anno. Il servizio di rigassificazione verrà garantito anche in presenza del servizio di small scale Lng, (...)

AP

(Newsletter destinata agli Associati Assoindipendenti: vietata la diffusione e/o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato. Le opinioni riportate in questa Newsletter sono esclusivamente di AP ed al solo scopo di favorire un confronto di idee su certi argomenti con i destinatari della stessa)