



**Assoindipendenti**

## **Newsletter N. 16**

**21 Marzo**

### **Indice**

- 1. Greggi in forte aumento*
- 2. Carburanti, assemblee unitarie dei gestori sul territorio*
- 3. Carburanti, via libera Antitrust a Eni-Sirtam*
- 4. Biocarburanti, Q8 compra il 50% di Eco Fox*
- 5. Clima e profitti: meglio parlare chiaro.*
- 6. Biometano : aggiornamenti (S.Rocca)*

**\*\*\*\*\***

### **1. Martedì 19, Marzo – SQ : Greggi in forte aumento. Si rafforzano i venti di guerra e la benzina scarseggia (di AP)**

Sui circuiti elettronici internazionali, i greggi hanno avviato la settimana mettendo a segno rialzi di quasi 5 dollari al barile, con il Brent che ha chiuso poco sotto la soglia degli 87 dollari al barile. Il prezzo del greggio risente del rally dei prezzi spot della benzina, il cui mercato è sempre più corto, ora che la Russia non esporta più e la driving season in Usa sta entrando nel vivo. Il recente attacco con droni alla raffineria Russa di Krasnodar, nel sud del paese, da parte delle forze ucraine fa pensare che la misura varata dal Cremlino potrebbe durare anche più di sei mesi. Intanto i venti di guerra si rafforzano (....)

### **2. Lunedì 18 marzo – SQ : Carburanti, assemblee unitarie dei gestori sul territorio - Si parte martedì 26 da Roma. Contro i contratti di appalto e presidio, per chiedere al governo un confronto sul Ddl (Ristrutturazione rete). “Eni sollecita i gestori a rinunciare ai contratti e non rinnova quelli in essere”**

Contrastare i “contratti illegali” di appalto o di presidio che sono le nuove forme di manovalanza a basso costo; concludere senza ulteriori indugi il tavolo di settore per mettere in sicurezza la categoria; chiedere al governo un immediato confronto sul disegno di legge di riforma del settore. Questi i tre punti all'ordine del giorno di una serie di assemblee generali unitarie su tutto il territorio nazionale convocate da Faib Confesercenti, Fegica e Figisc/Anisa Confcommercio, dopo la ritrovata unità di azione.

Le tre sigle, si legge in una nota, hanno deliberato di indire le assemblee per “esporre i tentativi fin qui fatti, con grande senso di responsabilità, ai tavoli di trattative con le associazioni della industria petrolifera e dei retisti privati, al fine di comporre un piano di riassetto del settore da presentare al

Governo che si appresterebbe a definire un disegno di Legge su ristrutturazione della rete e certezza nei rapporti economici e contrattuali fra gestori e titolari degli impianti". (....)

Nella nota di annuncio dell'iniziativa, le tre associazioni sottolineano la "dilagante diffusione di contratti che noi definiamo illegittimi con i quali, dapprima alcuni operatori privati, poi le più importanti compagnie petrolifere (Tamoil e Q8 e da ultimo Eni) hanno iniziato a sperimentare per superare, a loro parere, criticità gestionali, difficoltà a reperire professionalità e mezzi finanziari adeguati, ma che in realtà celavano e celano obiettivi più solidi: la destrutturazione della rete carburanti così come l'abbiamo vissuta negli ultimi anni, ma soprattutto l'annientamento graduale della categoria e, di conseguenza, delle loro rappresentanze sindacali. (....)

*Ho timore che siamo arrivati al tentativo del finale di partita ! Sarà interessante vedere quale delle due probabili formazioni Unem-Retisti e Governo-Gestori avrà la meglio. Temo che il "terreno di gioco", il mercato, a caratteristiche del "duopolio-triopolio" avrà un ruolo decisivo per l'esito della partita. E' un fatto che a giocare non ci sono più grandi giocatori ma in cambio ci sarà un ottimo arbitro che si chiama transizione energetica. E' incredibile che per prepararsi all'incontro-scontro quattro giocatori abbiano deciso per un ring (il tavolo della riforma del settore) dove prendersi a sberle ! Domanda: I gestori dei punti di vendita di proprietà delle società petrolifere probabilmente non avranno molte possibilità di scelta, ma quale è la posizione dei retisti "colorati" e indipendenti?*

### **3. Martedì 19, Marzo- SQ : Carburanti, via libera Antitrust a Eni-Sirtam - Acquisizione di 24 punti vendita fra Toscana e Piemonte**

L'Autorità Antitrust ha dato il via libera a Enilive (Eni) per l'acquisizione di 24 punti vendita carburanti da Sirtam e New Green Fuel, 21 dei quali in Toscana e 3 in Piemonte, tramite contratti di vendita (per 9 impianti) e di affitto di durata decennale (per i restanti 15 impianti) (....)

### **4. Venerdì 15, Marzo - Biocarburanti, Q8 compra il 50% di Eco Fox titolare di uno stabilimento da 200mila t/a in Abruzzo**

Q8 compra il 50% di Eco Fox, controllata di Fox Petroli attiva nella produzione di biodiesel. Q8 Italia e Fox Petroli, si legge in una nota, hanno raggiunto un accordo per l'acquisto da parte di Q8 del 50% di Eco Fox srl, azienda totalmente controllata dalla Fox Petroli.

Eco Fox, operatore pionieristico del mercato dei carburanti di origine biogenica in Italia sin dagli anni '90, è proprietaria di uno stabilimento a Vasto con una capacità di 200.000/tonnellate annue che produce una gamma di biodiesel avanzati e di sottoprodotti per uso industriale. Dispone di una logistica a supporto in grado di ricevere e spedire i prodotti via mare e via terra e di un deposito fiscale di 30.000 mc di stoccaggio, oltre che di numerose certificazioni indipendenti

"Quello odierno è un accordo particolarmente significativo, in quanto consentirà al gruppo Q8 di entrare direttamente nella filiera della produzione di biocarburanti liquidi sostenibili, che già oggi apportano un contributo concreto alla decarbonizzazione del settore trasporti", ha dichiarato Fadel Al Faraj, vice presidente esecutivo marketing di Kuwait Petroleum International. "Questo è pienamente in linea con il ruolo primario svolto dalla Società per una mobilità sostenibile ambientalmente e socialmente", ha aggiunto Al Faraj. (...)

*Decisamente una buona notizia !*

### **5. Mercoledì 20, Marzo – SQ : Clima e profitti: meglio parlare chiaro. L'allarme della Wmo e le polemiche sull'Eni**

Il cambiamento del clima accelera. Nel 2023 molti indicatori hanno registrato livelli record. L'agenzia meteorologica delle Nazioni Unite ieri ha suonato l'allarme rosso: temperature record nel

2023 e nell'ultimo decennio. Il messaggio è chiaro e l'azione urgente. Azione che peraltro su molti fronti è in corso – sempre troppo poco, sempre con molti ostacoli, ma comunque in corso. (...)

Su questi temi è sempre meglio parlare chiaro, non forzare le tesi e non nascondere aspetti ritenuti sgradevoli. Chi è abituato a parlare chiaro, a volte ai limiti della brutalità, è Claudio Descalzi. Ha fatto un certo scalpore tra gli ambientalisti una sua dichiarazione in occasione della presentazione della nuova strategia: “riteniamo che la transizione energetica possa essere realizzabile se genera ritorni adeguati e sostenibili, e pone le basi per nuove e profittevoli forme di business”, ha detto. Dichiarazione variamente recepita come una sottomissione della salvezza del mondo alle logiche del profitto, come l'ennesima dimostrazione della perversione insanabile del capitalismo o come la rivendicazione di un assassinio di generazioni future di abitanti del mondo.

Come tutte le compagnie petrolifere – come tutte le aziende – Eni basa le sue scelte principalmente sul profitto. Un'equazione che deve ovviamente tenere in conto anche la sostenibilità nel medio-lungo termine – in cui rientra anche la sostenibilità dal punto di vista del clima. La diversificazione delle attività è in corso, ma è indubbio che, per il momento, le rinnovabili e le nuove tecnologie danno ritorni inferiori all'oil&gas. Chi ha puntato tutto sulla diversificazione – la compagnia danese Orsted, ad esempio – si è ritrovato con un pugno di mosche in mano, e non ha certo dato un contributo alla transizione energetica globale. Eni ha costruito le sue fortune – e sempre più negli ultimi anni – sulla sua supremazia nell'upstream. Una “conversione” di successo in questo settore deve ancora nascere.

## 6. Martedì 19 Marzo – Ing. Stefano Rocca / Assoindipendenti – Biometano : aggiornamenti

*A seguire la video-conferenza del 13 Febbraio scorso l'ing. Stefano Rocca (associato onorario di Assoindipendenti) mi ha fatto pervenire una nota sul Bio Metano ad integrazione e aggiornamento di quanto è stato presentato nella video-conferenza stessa.*

La scheda a seguire dà conto del sistema premiante che incentiva la produzione di Biometano rinnovabile in sintonia con il PNRR. Poiché gli incentivi sono rivolti esclusivamente alla produzione ne viene che chi tra gli associati volesse distribuire biometano dalla propria stazione/i di servizio purché situata/e in prossimità di metanodotto (Snam) ha di fronte a sé le opzioni seguenti :

- 1) alleanza commerciale e logistica con uno o più produttori che forniscano BM Avanzato a mezzo cessione da rete-gas, oppure
- 2) alleanza con azienda di raccolta dei rifiuti organici “avanzati” che possa rifornirli in via continuativa ad un impianto di bio-digestione da realizzarsi su terreno adiacente a metanodotto (Snam) così che la/le stazione/i di servizio possano attingervi.

In entrambi i casi il BM prelevato dalla rete è a tutti gli effetti BioMetano Avanzato e può essere erogato come tale.

L'opzione 1) è contrattualizzabile in tempi relativamente brevi, ma la redditualità sarà funzione del costo di fornitura del BMA.

L'opzione 2 integra produzione e distribuzione, richiede tempi lunghi, disponibilità di terreno (2-3 ettari) e di capitale (15-20 Milioni €), ma di contro produce redditualità molto buona con payback di 3-4 anni sui 15 di durata degli incentivi. La decisione su questa opzione deve essere molto rapida per poter partecipare in tempo alle ultime aste competitive di cui alla scheda che segue

## BIOMETANO AVANZATO

### Premessa

In Italia la decarbonizzazione della mobilità terrestre ad oggi può contare su un solo carburante sicuramente zero-carbon nel suo ciclo di vita well-to-wheel (WTW). E' il biometano detto “avanzato” (BMA) in quanto ottenuto da rifiuti organici di provenienza urbana (es: FORSU, fanghi da depurazione) e/o agro-forestale-zootecnica (es: scarti agricoli, forestali, letame, ecc). L'altro carburante innovativo anch'esso già in mercato è l'HVO il quale tuttavia non è carbon-neutral (lo è al 90%) e non sempre è “avanzato”. In futuro potranno aggiungersi il Bio-GPL e il Bio-DME , ma in

misura modesta, e il Bio-Metanolo in quantità importanti, ma più adatto per utilizzo nei motori diesel lenti tipici delle unità navali oceaniche.

### **Il Bio-Metano (BM) : che cos'è e quali sono i suoi target**

È un gas composto al 98+ % da metano ottenuto dalla purificazione del biogas prodotto da fonti rinnovabili, che può essere utilizzato come combustibile sostitutivo del gas naturale di rete in forma di gas compresso (CNG, 250 Bar) o liquefatto (LNG, -160°C). In Italia esistono già 90 impianti che producono BM e molti altri sono in costruzione per una capacità totale che a fine anno toccherà il miliardo di SMC. Il target è produrne 6 miliardi al 2030 (PNIEC) quando si stima (e si spera) che gli impianti saranno arrivati a 400. In EU il target è di 35 miliardi di SMC, sempre nel 2030.

L'Ente che sovrintende a gare, premialità e sorveglianza l'operatività è il GSE - Gestore dei Sistemi Energetici, una SpA di proprietà del Ministero dell'Economia

### **I molti vantaggi**

E' quanto di più "green" oggi esista, addirittura più dell'elettrico da FER. Infatti se prodotto da rifiuti organici smaltiti a cielo aperto il BM è "carbon-negative" cioè nel suo ciclo-vita "well-to-wheel" sottrae CO2 dall'atmosfera anziché aggiungerla, esempio di economia circolare virtuosa che restituisce alla terra il carbonio sottratto al cielo. Proviene da filiera corta nazionale e non da importazione perciò garantisce continuità di fornitura a prescindere da crisi esterne. Qui da noi trova materia prima abbondante, logistica di rete capillare e quadro regolatorio favorevole al suo sviluppo, condizioni di vantaggio che ci vedono al terzo posto in Europa per capacità installata. Il BM e' utilizzabile in forma liquida in purezza o in miscela con GNL fossile nel trasporto pesante ed in forma di gas compresso nei veicoli a CNG in sostituzione o in miscela con il gas naturale di rete. Quando liquefatto riduce di 600 volte il volume occupato concentrando energia in poco spazio e perciò si presta bene al trasporto pesante che richiede autonomia di percorrenza oltre i 1.000Km. Il Bio-GNL piace molto ai costruttori di veicoli pesanti (IVECO, MERCEDES, SCANIA, VOLVO ecc) e ai trasportatori dell'alimentare, che ne fanno strumento di marketing. I camion diesel possono essere "retroffittati" a doppia alimentazione diesel/Bio-GNL con beneficio dei costi di esercizio. Il costo di produzione del BMA da rifiuti urbani è inferiore a quello del gas naturale di rete di cui è "clone", e oggi è anche decisamente minore della quotazione Platt's Cif Italy del diesel maggiorata di bioadditivazione. Contrariamente al gas naturale non è legato alle quotazioni del petrolio il che consente all'end user di preventivare con sicurezza il suo budget di spesa per il carburante. La legislazione istitutiva ed attuativa italiana è complessa ma efficace anche se tuttora soggetta a rifiniture per la esperienza operativa di breve corso che non trasmette ancora feedback utili.

### **Le premialità per chi produce**

Il PNRR dedica 1,7 mld di euro per il potenziamento del BMA in Italia, risorse indirizzate sia a stimolare l'upgrade a biometano dei tanti (2.000) impianti agricoli a biogas esistenti sia alla realizzazione di nuovi, e lo fa concedendo ai produttori che si aggiudicano le capacità messe a gara:

- 1) tariffa incentivante per 15 anni per la cessione del BM al GSE ,
- 2) finanziamento a fondo perduto in conto capitale fino al 40% dell'investimento e
- 3) certificati di Garanzia d'Origine (GO), titoli emessi dal GSE che attestano la condizione di "avanzato" del BM prodotto e di conseguenza la sua idoneità all'uso finale nei trasporti. Inoltre al produttore continuano ad essere accreditati i CIC double o triple counting come da disciplina antecedente.

Tutto ciò è disciplinato dal D.M. 15.09.2022 che fissa anche le base d'asta e le capacità produttive che vanno in gara. Il GSE bandisce due aste competitive all'anno, la capacità non aggiudicata viene rimessa in gara in aggiunta a quella destinata all'asta successiva. L'anno scorso (2023) al 1° bando sono stati ammessi 60 progetti su 72, al 2° 51 su 54; la capacità media degli impianti ammessi è stata di 500 SMC/h, gli "altri usi" hanno prevalso nettamente sui "trasporti" come destinazione finale. Quest'anno sono calendarizzate due aste, una a Giugno e una a Novembre. Nel prossimo 2025 le ultime due in quanto gli impianti finanziati devono entrare in esercizio entro il 30.06.2026.

**Gli incentivi per chi distribuisce** Contrariamente al DM 02.03.2018 che dava incentivi sia alla produzione che alla distribuzione purché i due soggetti facessero “filiera” e si vincolassero ai trasporti, il secondo più recente DM del 15.09.2022 ha dovuto fare i conti con il PNRR che tiene separati gli anelli della catena di supply e amplia il ventaglio degli usi finali così come quello delle materie prime.

Ne è conseguito che i tre partecipanti alla catena e cioè produttore, rete e distributore sono stati resi liberi ciascuno di gestirsi in autonomia salvo impegno preventivo sulla destinazione finale (trasporti o altri usi) e di sottoscrizione di un contratto di cessione al GSE quando l’impianto è di piccola taglia

### **In conclusione**

Nessun incentivo al nuovo PV stradale se non (presumibilmente) un costo di supply del BM inferiore a quello del gas naturale da rete, facilitato dalla procedura di aggiudicazione al ribasso, e dai certificati di origine che lo accompagnano. Se così fosse, il PV potrà comprimere il BM in Bio-CNG e dichiararlo “Bio-Avanzato” o potrà liquefarlo sul posto e proporlo come Bio-GNL (Avanzato). Esistono microliquefattori containerizzati adatti a questo scopo. E’ però la filiera integrata produzione/movimentazione/distribuzione nella configurazione FORSU l’investimento ad alto reddito visto che la materia prima ha costo negativo e che le premialità si concentrano sulla produzione.

*Gli associati interessati ad approfondire l’ argomento Bio Metano possono rivolgersi direttamente all’ ing. Stefano Rocca (335 8078365 – [srocca@3bc.it](mailto:srocca@3bc.it) - [www.3bc.it](http://www.3bc.it))*

*AP*