

PRIMO PIANO

LA DISMISSIONE DI ASSET FOSSILI RENDE PIÙ GREEN I BIG OIL, MA NON RIDUCE I LIVELLI DI CO2

Se la decarbonizzazione è fittizia

Nel 2021 le major hanno venduto pozzi per 192 miliardi a player senza target. Che, anzi, hanno aumentato le emissioni

DI NICOLA CAROSIELLI

Le operazioni di dismissione di asset fossili da parte delle big oil è un gioco a somma zero per la decarbonizzazione. L'ultima ricerca pubblicata dall'organizzazione no-profit Environmental Defense Fund mostra infatti come le operazioni di fusione e acquisizione nel comparto oil & gas,

zero ancor più difficoltoso di quanto lo sia. Insomma, le emissioni di Co2 di fatto non diminuiscono. Più semplicemente, cambiano proprietario e spariscono dai radar. E soprattutto, secondo il report, questa tipologia d'accordi stanno continuando a crescere sia in termini di volumi (15%) sia di valore (32%), tanto da aver raggiunto nel solo 2021 la ragguardevole somma di 192 miliardi di dolla-



se da una parte possono aiutare i giganti dell'energia a realizzare i loro piani di transizione, dall'altra non aiutano a ridurre le emissioni globali di gas serra. Nel periodo compreso tra 2017 e 2021 si sono verificati oltre 3 mila deal e decine di migliaia di pozzi passati di mano da società quotate, con obiettivi di decarbonizzazione ben definiti, a fondi di private equity o società non quotate che, non avendo i medesimi obblighi di supervisione o rendicontazione agli azionisti, di fatto non sono soggetti a particolari tipologie di monitoraggio rendendo il passaggio a un'economia net

ri. Come ha spiegato il direttore della transizione energetica di Environmental Defense Fund, Andrew Baxter, «queste transazioni possono far sembrare che i venditori abbiano ridotto le emissioni, quando in realtà l'inquinamento viene semplicemente spostato verso aziende con standard più bassi». Per cui, ha proseguito, «indipendentemente dall'intento dei venditori, il risultato è che milioni di tonnellate di emissioni scompaiono effettivamente dagli occhi del pubblico, probabilmente per sempre. E poiché questi pozzi e altre risorse invecchiano sotto una supervisio-

Irefi, le nuove sfide della cooperazione Italia-Francia

di Angela Zoppo

L'appuntamento è per il 30 giugno e 1mo luglio prossimi a Roma, a Palazzo Farnese: imprenditori e banchieri italiani e francesi torneranno a incontrarsi per il V Forum Francia-Italia delle imprese. Ci saranno anche Bnp Paribas, Bnl, Generali, Euronext, Stmicroelectronics, Edison, tutti partner di Irefi, l'Istituto per le relazioni economiche Francia-Italia presieduto da Fabrizio Maria Romano. Il tema della quinta edizione è «Piani di rilancio nazionali e Trattato del Quirinale, la ricerca alla base della strategia franco-italiana». I due giorni di lavori approfondiranno in quale modo il Trattato del Quirinale e l'applicazione dei piani di rilancio nazionali stiano favorendo la nascita di campioni franco-italiani, e il ruolo della ricerca, come strategia economica e industriale dell'Unione Europea, e in particolare dei 2 Paesi.

In attesa del Forum di Roma, si è tenuta a Parigi la terza edizione del Forum Italia-Francia dedicato alla cooperazione nelle infrastrutture di trasporto e dell'energia, organizzato sempre da Irefi, con il sostegno di Intesa Sanpaolo, e con oltre 70 rappresentanti di imprese e associazioni, come Adr, Edison, Enel, Ita Airways, Webuild, Atlantia, Airbus Italia, Snam, Trenitalia, Telt, Gruppo Save-Aeroporto di Venezia, Engie, Edf, Snf, e TotalEnergies. «Creare un mercato interno dell'energia integrato; assicurare la stabilità delle forniture di energia all'Unione; accrescere la quota di energia prodotta dalle fonti rinnovabili; ridurre i consumi, so-

no sfide che le nostre società hanno raccolto coscienti delle elevate poste in gioco in particolare per le future generazioni», ha detto l'ambasciatrice d'Italia in Francia, Teresa Castaldo. «L'esperienza di Next Generation Eu, ci indica l'efficacia dell'azione comune condotta da Francia e Italia. L'impegno a favore delle transizioni gemelle, quella ecologica e quella digitale, rappresenta un asse portante degli interventi da realizzare attraverso i rispettivi Piani nazionali di rilancio e resilienza».

Nella possibile cooperazione italo-francese rientrano interventi per modernizzare le infrastrutture, comprese quelle stradali, portuali e marittime; sostenere il settore ferroviario; convertire il parco veicoli; sviluppare l'idrogeno verde. «Sono sfide da affrontare attraverso una cooperazione rafforzata, per dare concretezza agli impegni assunti con la firma del Trattato del Quirinale, lo scorso novembre a Roma», ha concluso Castaldo. Si pensa, in particolare, a integrare con il contributo delle imprese, il Dialogo strategico sui trasporti in atto tra i Ministri competenti per le infrastrutture e la mobilità sostenibile. «Le due sessioni dell'incontro hanno visto attorno al tavolo 34 partecipanti che si sono confrontati sugli argomenti proposti, alla luce dell'importanza che il Trattato del Quirinale riconosce a queste tematiche», ha detto il presidente di Irefi, Romano, «da declinarsi secondo gli obiettivi ambiziosi e solidali definiti al suo interno, seguendo quella logica bilaterale da sempre alla base delle nostre iniziative». (riproduzione riservata)

ne ridotta, le sfide ambientali non fanno che peggiorare». Per comprendere l'entità della portata serve snocciolare alcuni numeri. Negli ultimi 5 anni, il passaggio d'asset tra gruppi con obiettivi di decarbonizzazione a gruppi senza ha riguardato: 155 accordi per un valore di 86,4 miliardi di dollari che hanno spostato risorse da società allineate al net-zero; 298 accordi per 144,9 miliardi di dollari che hanno trasferito asset da so-

cietà con impegni di riduzione di flaring (che consiste nel bruciare senza recupero energetico il gas naturale in eccesso estratto insieme al petrolio) a quelle senza; 211 accordi per 115,6 miliardi di dollari hanno spinto risorse da aziende con obiettivi sul metano ad aziende senza obiettivi espliciti sul metano; 150 accordi per 76,8 miliardi di dollari hanno spostato asset da membri Ogmp (associazione mondiale per la ridu-

zione di emissioni di metano) a non membri. In alcuni casi, addirittura, le emissioni sono aumentate dalla cessione dell'asset. Basti pensare al pozzo in Nigeria venduto a gennaio 2021 da Eni-Shell-TotalEnergies al fondo Tnog che, fino alla cessione non aveva mai registrato flaring, mentre da allora si è costantemente aggirato intorno ai 4,1 milioni di piedicubi standar/settimana. (riproduzione riservata)

Per la prima volta superati smartphone e pc: la richiesta sale a 175 mila tonnellate ma se ne estraggono solo 160 mila

Le auto elettriche guidano la domanda di cobalto

DI NICOLA CAROSIELLI

Continua a crescere la caccia al cobalto, metallo raro usato nelle batterie a ioni di litio e indispensabili per smartphone e transizione energetica, ma il cui exploit rischia di incrementare gli attuali problemi di approvvigionamento. Nel 2021 la domanda complessiva di cobalto è salita del 22%, spinta dall'enorme richiesta dei veicoli elettrici che per la prima volta ha battuto quella di smartphone e personal computer. Come evidenzia un report del Cobalt Institute, l'industria automobilistica ha infatti consumato 59 mila tonnellate di cobalto lo scorso anno, rappresentando il 34% della domanda totale, in scia al raddoppio delle vendite di veicoli elettrici e ibridi. Al contrario, quella per telefoni cellulari e per laptop e tablet è stata rispetti-

vamente di 26 mila e 16 mila tonnellate. Storicamente, l'elettronica ha sempre rappresentato la quota maggiore nella richiesta di approvvigionamento, mentre ora l'avanzata delle auto alla spina sta cambiando radicalmente la domanda, con previsione di crescita del 13% all'anno per i prossimi cinque anni. Come sottolineato dal presidente del Cobalt Institute Adam McCarthy, «i veicoli elettrici continuano a rivoluzionare la mobilità sostenibile e le batterie contenenti cobalto sono una tecnologia scelta da numerose case automobilistiche in Euro-

pa, Nord America e Cina». La domanda totale di cobalto è stata di 175 mila tonnellate contro una fornitura estratta di 160 mila tonnellate e la mancata corrispondenza mette in evidenza una delle maggiori sfide che l'industria automotive deve affrontare nell'elettrificarsi, ovvero garantire una quantità sufficiente di materia prima, perché man mano che aumentano i lanci di veicoli elettrici, crescono i timori circa la potenziale crisi della fornitura di metalli cruciali per le batterie, quindi il cobalto ma anche litio e nichel. Sicuramente la domanda dell'automotive crescerà, tanto da arrivare a rappresentare

il 50% della domanda di cobalto entro il 2026. Guardando ancora al futuro, Cobalt Institute prevede che la domanda di cobalto raggiungerà le 320 mila tonnellate nei prossimi cinque anni, rispetto alle 175 mila tonnellate del 2021, ma mentre l'offerta dovrebbe aumentare quest'anno e nel 2023, portando a un mercato più equilibrato, il Cobalt Institute sostiene che inizierà a rallentare dal 2024, portando così ad ampi deficit. «Dal 2024-26 la crescita dell'offerta sarà in media dell'8% all'anno, rispetto a oltre il 12% della domanda» si legge nel report. Fattore che influirà ovviamente anche sui prezzi, già raddoppiato lo scorso anno, passando da 16 a 32 dollari per libbra in scia alla forte domanda dal settore automobilistico e delle interruzioni dell'offerta, mentre attualmente è scambia a 37 dollari per libbra. (riproduzione riservata)

Adam McCarthy
Cobalt Institute