

Greenpeace ONLUS

Sede legale: Via della Cordonata, 7 - 00187 Roma

telefono 06.68136061 - fax 06.45439793

info.it@greenpeace.org

p.iva IT02154471003 - c.f. 97046630584

Da: **Ufficio Stampa Greenpeace** <ufficio.stampa.it@greenpeace.org>

Date: mar 11 giu 2024 alle ore 17:58

Subject: Diritto di replica inchiesta Greenpeace Italia a tema GNL congolese

To: <[REDACTED]@eni.com>

Cc: <[REDACTED]@eni.com>, <[REDACTED]@eni.com>

Alla cortese attenzione di ENI S.p.A,

La presente email per offrirVi la possibilità di esercitare il diritto di replica - come indicato dall'art. 8 della legge sulla stampa 47/1948 - in merito ai risultati dell'ultima inchiesta condotta da Greenpeace Italia a tema GNL congolese, di cui trovate in allegato i *main findings*.

Si chiede a ENI di inviare una replica a quanto segnalato nella presente email **entro le ore 23.59 di mercoledì 12 giugno 2024**. Nel caso in cui ENI non risponda a questa email, Greenpeace Italia si riserva la possibilità di segnalare, tramite mezzo stampa, che «pur essendo stata contattata, ENI non ha risposto alle domande che le sono state poste» in merito ai fatti sopra citati.

Certi di ricevere una risposta entro la scadenza proposta, e ringraziandoVi in anticipo per il tempo dedicato, porgiamo i nostri più distinti saluti.

Cordialmente,

l'Ufficio stampa di Greenpeace Italia

Greenpeace ONLUS

Sede legale: Via della Cordonata, 7 - 00187 Roma

telefono 06.68136061 - fax 06.45439793

info.it@greenpeace.org

p.iva IT02154471003 - c.f. 97046630584

Roma, 11 giugno 2023

Oggetto: Diritto di replica inchiesta Greenpeace Italia a tema GNL congolese
DEADLINE per la replica entro mercoledì 12 giugno 2023.

Alla cortese attenzione di ENI S.p.A.

La presente email per offrirVi la possibilità di esercitare il diritto di replica - come indicato dall'art. 8 della legge sulla stampa 47/1948 - in merito ai risultati dell'ultima inchiesta condotta da Greenpeace Italia a tema GNL congolese.

Greenpeace Italia, tramite fonti aperte e database specializzati, ha condotto un'inchiesta circa le attuali produzioni GNL dell'impianto CONGO LNG confrontandole con gli annunci pubblici rilasciati da tutti gli autori coinvolti sia governativi che di ENI, a partire dall'AD Claudio Descalzi.

Inoltre, Greenpeace Italia ha verificato i *commitment* di ENI e la strategia di ENI verso l'obiettivo *Zero Flaring* in Congo e la relativa strategia di abbattimento con lo sfruttamento delle produzioni di GNL nello Stato africano.

A fronte della imminente pubblicazione a mezzo stampa delle informazioni di cui sopra, con questa mail si chiede alla vostra azienda di fornire il vostro commento in merito alle questioni segnalate di seguito da considerarsi *major findings* dell'inchiesta:

- ENI in Congo ha un grosso problema con il flaring: i volumi di gas bruciato in torcia nei giacimenti congolese (riferiti all'anno 2022) costituiscono il 16% (0.763 bcm) del totale imputabile all'azienda a livello globale (4.5 bcm) (Fonte: Dati Banca Mondiale, NOAA, Payne Institute for Public Policy, Colorado School of Mines e GFMR).

Qual è il motivo della discrepanza tra i volumi stimati dalla Banca Mondiale e i volumi riportati da ENI nel suo bilancio annuale per il 2022?

- Il progetto Congo LNG di ENI (nella sua prima fase) è ancora lontano dal rispettare le tabelle di produzione ed esportazione previste da ENI con un miliardo di metri cubi previsti per l'inverno 2023-2024. Ad oggi, solo due carichi di GNL congolese esportati di cui uno (il secondo) integrato per un terzo con del GNL proveniente dagli Stati Uniti e prelevato in Spagna.

Con soli due carichi spediti in cinque mesi di esercizio di cui uno integrato per $\frac{1}{3}$ da gas reperito a El Musel (SP), qual è il motivo di questo scarso rendimento?

- Secondo ENI l'utilità ambientale del progetto Congo LNG avrebbe anche una sorta di valore retroattivo dato che nella prima fase del progetto i volumi esportati verrebbero attinti da "ingenti quantità di gas" che, in surplus rispetto alla domanda interna, sono state stoccate nel corso degli anni passati per evitare che fossero "bruciate danneggiando il clima" (C. Descalzi, Sky TG 24, 25 Apr 2023). Tuttavia non risultano giacimenti esauriti in concessione a ENI nel Paese né la compagnia accenna ad alcuna infrastruttura di stoccaggio simile nei propri documenti. Lo "stoccaggio" a cui accenna ENI è più probabilmente la pratica di re-iniezione del gas associato in un pozzo di petrolio attivo, volta ad incrementarne la pressione interna, accelerandone la produzione e pertanto questo gas è da considerarsi "sequestrato" piuttosto che "stoccato".

Come commenta ENI queste considerazioni ed evidenze? A quali "ingenti quantità di gas" che possono essere esportate nella prima fase del progetto si fa riferimento? Esistono tali strutture di stoccaggio?"

- Congo FLNG II: mentre il primo cantiere a Nantong ha quasi ultimato lo scafo, gli ingegneri del secondo cantiere (Wison) a Zhoushan dichiarano che i moduli del topside non saranno pronti prima di settembre 2025 (Fonte: comunicato del Governo Popolare della Contea di Daishan pubblicato tramite la piattaforma online NetEase).

Come si concilia questa data con le previsioni di ENI di avere la Congo FLNG II pronta in tempo utile per l'export di 4,5 miliardi di metri cubi di gas a partire dall'inverno 2024-2025?

- Mentre trasportava il primo carico dal Congo verso Piombino, la nave utilizzata da ENI - la Gaslog Savannah - ha navigato a vuoto nel Mediterraneo per 27 giorni, coprendo una distanza pari alla metà del giro del mondo, sprecando 800 mila euro di gas (2,7 milioni di metri cubi) - pari al consumo annuo di 3.243 famiglie italiane - e rilasciando in atmosfera 8 mila tonnellate di CO₂ equivalenti. La Gaslog Savannah avrebbe potuto scaricare in uno degli altri rigassificatori (Cartagena, Sagunto, Barcellona, Fos Cavaou) che ha incontrato sul rotta per Piombino, che tra il 12 marzo e l'8 aprile avevano ben 66 slot liberi (Fonte: Enagás, Elengy), molti allocabili in condizioni di libero accesso.

1. Quali sono le ragioni per cui ENI ha deciso di destinare il primo carico di GNL al terminale di Piombino nonostante non fossero disponibili slot di scarico in tempi ragionevoli, considerando inoltre che il secondo carico è stato destinato al terminal di Huelva (SP)?
2. Qual è la logica per cui è preferibile, da parte di ENI, bruciare 2,7 milioni smc (standard metro cubo) di gas per una consegna in Italia, piuttosto che destinare questo gas ad altri impianti nell'Unione Europea?
3. Qual è il motivo di questa mancata coordinazione tra il terminale di esportazione in Congo e quello di importazione a Piombino?

Greenpeace ONLUS

Sede legale: Via della Cordonata, 7 - 00187 Roma

telefono 06.68136061 - fax 06.45439793

info.it@greenpeace.org

p.iva IT02154471003 - c.f. 97046630584

4. Gli altri rigassificatori sottoutilizzati nel resto del Mediterraneo occidentale sono stati considerati come misura di *contingency*?

- Nei motori Wärtsilä 12V50DF (a bordo della Gaslog Savannah), il metano che "perde" dal motore, detto "*methane slip*", può essere 137 volte maggiore rispetto alle turbine a vapore (Fonte: ICCT), a parità di potenza.

ENI valuta l'efficienza dei motori e i livelli di *methane slip* di una nave prima di stipulare un charter agreement? Se no, intende farlo in futuro?

Si chiede a ENI di inviare una replica a quanto segnalato nella presente email **entro le ore 23.59 di mercoledì 12 giugno 2024**. Nel caso in cui ENI non risponda a questa email, Greenpeace Italia si riserva la possibilità di segnalare, tramite mezzo stampa, che «pur essendo stata contattata, ENI non ha risposto alle domande che le sono state poste» in merito ai fatti sopra citati.

Certi di ricevere una risposta entro la scadenza proposta, e ringraziandovi in anticipo per il tempo dedicato, vi porgiamo i nostri più distinti saluti.

Cordialmente,

l'Ufficio stampa di Greenpeace Italia

Greenpeace ONLUS

Sede legale: Via della Cordonata, 7 - 00187 Roma

telefono 06.68136061 - fax 06.45439793

info.it@greenpeace.org

p.iva IT02154471003 - c.f. 97046630584

Da: [REDACTED]@eni.com>

Date: Mer 12 Giu 2024, 22:20

Subject: R: [EXTERNAL] Diritto di replica inchiesta Greenpeace Italia a tema GNL congolese

To: Ufficio Stampa Greenpeace <ufficio.stampa.it@greenpeace.org>

Cc: [REDACTED]@eni.com>

Domanda Greenpeace: ENI in Congo ha un grosso problema con il flaring: i volumi di gas bruciato in torcia nei giacimenti congolesi (riferiti all'anno 2022) costituiscono il 16% (0.763 bcm) del totale imputabile all'azienda a livello globale (4.5 bcm) (Fonte: Dati Banca Mondiale, NOAA, Payne Institute for Public Policy, Colorado School of Mines e GFMR). Qual è il motivo della discrepanza tra i volumi stimati dalla Banca Mondiale e i volumi riportati da ENI nel suo bilancio annuale per il 2022?

Commento ENI: I volumi dichiarati da Eni sono misurati e verificabili. Mentre Eni misura i volumi, altri osservatori come quelli da voi indicati li deducono da misure indirette, talvolta non riconducibili ad asset Eni (erronea posizione geografica del flaring).

Nello specifico, il valore riportato da GGFR corrisponde ad un perimetro errato in quanto include siti produttivi non Eni in Congo, nonché siti Eni non in Congo.

L'accuratezza del nostro sistema di monitoraggio e misurazione delle emissioni di metano è stato riconosciuto con il raggiungimento del Gold Standard OGMP 2.0 coordinato da UNEP.

Eni ha intrapreso una trasformazione industriale basata su un mix di leve e tecnologie volte a raggiungere il Net Zero al 2050, in coerenza con quanto suggerito dagli obiettivi climatici internazionali definiti su scala globale. A tal fine, Eni persegue una strategia che massimizza il valore e le competenze dei business energetici tradizionali, riducendone le emissioni, e, allo stesso tempo, accelera lo sviluppo di nuove attività a elevato rendimento e crescita legate alla transizione energetica. Il percorso che porterà Eni alla Neutralità carbonica nel 2050 si compone di una serie di obiettivi che prevedono prima l'azzeramento delle emissioni nette (Scope 1+2) del business Upstream al 2030 e di tutta Eni al 2035, per poi raggiungere l'azzeramento netto al 2050 di tutte le Emissioni GHG scope 1, 2 e 3 associate al ciclo di vita dei prodotti energetici venduti, sia in termini assoluti che di intensità. Per quanto riguarda il flaring di routine, Eni si è data l'obiettivo di azzerarlo al 2025. Inoltre, Eni aderisce a numerose iniziative internazionali, tra cui il fondo Global Flaring and Methane Reduction della Banca Mondiale per aiutare Governi e operatori nei Paesi in via di sviluppo ad eliminare il routine flaring e a ridurre a near zero le emissioni di metano entro il 2030.

Domanda Greenpeace: Il progetto Congo LNG di ENI (nella sua prima fase) è ancora lontano dal rispettare le tabelle di produzione ed esportazione previste da ENI con un miliardo di metri cubi previsti per l'inverno 2023-2024. Ad oggi, solo due carichi di GNL congolese esportati di cui uno (il secondo) integrato per un terzo con del GNL proveniente dagli Stati Uniti e prelevato in Spagna. Con soli due carichi spediti in cinque mesi di esercizio di cui uno integrato per 1/3 da gas reperito a El Musel (SP), qual è il motivo di questo scarso rendimento?

Commento ENI: Il miliardo di metri cubi annuale della prima fase si riferisce alla capacità di trattamento e liquefazione di LNG dell'impianto Congo LNG, non al volume da produrre nel 2024. Confermiamo capacità di 1 BCMA della prima fase del progetto. Il commissioning della fase 1 ha avuto delle performance top industria.

Domanda Greenpeace: Secondo ENI l'utilità ambientale del progetto Congo LNG avrebbe anche una sorta di valore retroattivo dato che nella prima fase del progetto i volumi esportati verrebbero attinti da "ingenti quantità di gas" che, in surplus rispetto alla domanda interna, sono state stoccate nel corso degli anni passati per evitare che fossero "bruciate danneggiando il clima" (C. Descalzi, Sky TG 24, 25 Apr 2023). Tuttavia non risultano giacimenti esauriti in concessione a ENI nel Paese né la compagnia accenna ad alcuna infrastruttura di stoccaggio simile nei propri documenti. Lo "stoccaggio" a cui accenna ENI è più probabilmente la pratica di re-iniezione del gas associato in un pozzo di petrolio attivo, volta ad incrementarne la pressione interna, accelerandone la produzione e pertanto questo gas è da considerarsi "sequestrato" piuttosto che "stoccato". Come commenta ENI queste considerazioni ed evidenze? A quali "ingenti quantità di gas" che possono essere esportate nella prima fase del progetto si fa riferimento? Esistono tali strutture di stoccaggio?"

Commento ENI: Tecnicamente, lo stoccaggio di gas identifica la pratica di immagazzinare gas in adeguati siti per poi essere utilizzato nel momento opportuno, in base alle dinamiche del mercato. Non necessariamente lo stoccaggio deve avere cicli annuali, stagionali, o settimanali di iniezione/produzione. Le strutture di stoccaggio sono semplicemente pozzi e compressori, considerando che il gas è comunque trattato negli impianti di produzione. Eni in Congo ha utilizzato alcuni reservoir di Mbundi (onshore) e Kitina (offshore) per conservare, nel tempo, il gas evitando il flaring: il progetto LNG è una delle opportunità di utilizzo di questo gas.

Domanda Greenpeace: Congo FLNG II: mentre il primo cantiere a Nantong ha quasi ultimato lo scafo, gli ingegneri del secondo cantiere (Wison) a Zhoushan dichiarano che i moduli del topside non saranno pronti prima di settembre 2025 (Fonte: comunicato del Governo Popolare della Contea di Daishan pubblicato tramite la piattaforma online NetEase). Come si concilia questa data con le previsioni di ENI di avere la Congo FLNG II pronta in tempo utile per l'export di 4,5 miliardi di metri cubi di gas a partire dall'inverno 2024-2025?

Commento ENI: I lavori di realizzazione della Congo FLNG proseguono in linea con i piani di progetto. I moduli delle topsides sono in fase di erection presso il cantiere di Zhoushan e se ne prevede il sollevamento sullo scafo a partire dal Q4 2024. Lo scafo arriverà a Zhoushan a ottobre 2024 dal cantiere di Nantong, dove è in fase di completamento. Una volta sollevati i moduli sullo scafo, si passerà alla fase di integrazione, commissioning e gas trials, e nel Q3 2025 la FLNG salperà per il Congo per le fasi di start previsto nel Q4 2025.

Domanda Greenpeace: Mentre trasportava il primo carico dal Congo verso Piombino, la nave utilizzata da ENI - la Gaslog Savannah - ha navigato a vuoto nel Mediterraneo per 27 giorni, coprendo una distanza pari alla metà del giro del mondo, sprecando 800 mila euro di gas (2,7 milioni di metri cubi) - pari al consumo annuo di 3.243 famiglie italiane - e rilasciando in atmosfera 8 mila tonnellate di CO2 equivalenti. La Gaslog Savannah avrebbe potuto scaricare in uno degli altri rigassificatori (Cartagena, Sagunto, Barcellona, Fos Cavaou) che ha incontrato sul rotta per Piombino, che tra il 12 marzo e l'8 aprile avevano ben 66 slot liberi (Fonte: Enagás, Elengy), molti allocabili in condizioni di libero accesso. 1. Quali sono le ragioni per cui ENI ha deciso di destinare il primo carico di GNL al terminale di Piombino nonostante non fossero disponibili slot di scarico in tempi ragionevoli, considerando inoltre che il secondo carico è stato destinato al terminal di Huelva (SP)? 2. Qual è la logica per cui è preferibile, da parte di ENI, bruciare 2,7 milioni smc (standard metro cubo) di gas per una consegna in Italia, piuttosto che destinare questo gas ad altri impianti nell'Unione Europea? 3. Qual è il motivo di questa mancata coordinazione tra il terminale di esportazione in Congo e quello di importazione a Piombino? 4. Gli altri rigassificatori sottoutilizzati nel resto del Mediterraneo occidentale sono stati considerati come misura di contingency?

Commento ENI: Ai fini del calcolo delle emissioni della nave, è rilevante considerare la distanza tra due cariche successive e non quella tra carica e successiva scarica. Infatti una nave che trasporta LNG emette quantità simili di CO2 sia quando è carica sia quando ha scaricato e rimane pronta in attesa della carica successiva. Quindi l'attesa della scarica a Piombino non ha sostanzialmente impattato le emissioni complessive perché la nave avrebbe emesso quantità analoghe di CO2 nell'attesa della successiva carica in Congo.

Inoltre, in fase di commissioning di un progetto e in particolare per la gestione della prima carica, Eni ha adottato la soluzione più efficace dal punto di vista operativo considerando l'intera supply chain. Già per la seconda carica è stato possibile scaricare dopo circa 10 giorni dalla carica.

La decisione di destinare il primo carico all'Italia è in linea con la strategia di assicurare la security of supply e ottimizzare il portafoglio integrato, fin dalle prime fasi di commissioning del progetto Congo LNG. La scelta di utilizzare Gaslog Savannah è stata determinata dal fatto che la nave stava rientrando in Italia dall'Asia passando, per ragioni di sicurezza, dal Capo di Buona Speranza. Non avendo mobilitato un ulteriore vessel ad hoc, si sono ottenuti significativi benefici in termini di minori consumi ed emissioni, nonché costi minori. Inoltre la nave è stata fatta viaggiare al minimo della velocità proprio per ridurre ulteriormente i consumi, emissioni e costi.

Domanda Greenpeace: Nei motori Wärtsilä 12V50DF (a bordo della Gaslog Savannah), il metano che "perde" dal motore, detto "methane slip", può essere 137 volte maggiore rispetto alle turbine a vapore (Fonte: ICCT), a parità di potenza. ENI valuta l'efficienza dei

Greenpeace ONLUS

Sede legale: Via della Cordonata, 7 - 00187 Roma

telefono 06.68136061 - fax 06.45439793

info.it@greenpeace.org

p.iva IT02154471003 - c.f. 97046630584

motori e i livelli di methane slip di una nave prima di stipulare un charter agreement? Se no, intende farlo in futuro?

Commento ENI: L'emissione di gas serra da parte di una nave che trasporta GNL deve essere valutata complessivamente. I motori di navi come la Gaslog Savannah emettono molta meno CO2, perché sono molto più efficienti nell'utilizzare l'energia liberata dalla combustione del metano. Se si valutano complessivamente le emissioni di CO2 equivalenti, risulta che le emissioni di gas serra di motori come quelli della Gaslog Savannah sono decisamente inferiori a quelli di un'analogo turbina a vapore.

Eni valuta l'efficienza e rispetta in maniera rigorosa tutti gli standard in materia di consumi emissivi relativi al trasporto di LNG via mare. Inoltre favorisce pratiche atte a contenere ulteriormente detti consumi come ad esempio l'ottimizzazione delle rotte e la riduzione delle velocità di navigazione per le navi meno efficienti.

----- FINE MESSAGGIO -----