

Le vie del Gnl. I costi di costruzione saranno pagati dai consumatori

Rigassificatori a rischio zero

Jacopo Giliberto

NAVE METANIERA "LERICI".

Dal nostro inviato

Latitudine Nord 41° 53'; longitudine Est 3° 51'. In mezzo al Mediterraneo viaggia un assegno trasferibile che potrebbe valere sui 10 milioni di euro, un assegno firmato nell'acciaio: è la nave Lng Lerici dell'Eni carica con 65mila metri cubi di metano liquido. La metaniera ha passato alle 5 del mattino le luci di Barcellona che illuminavano il cielo. In 24 ore arriverà a La Spezia. All'orizzonte la sagoma di una nave da crociera diretta verso la Spagna; il fumaiolo giallo e blu della Costa Concordia. Passato capo San Sebastián, la Lerici ha piegato su rotta 60 per tagliare il Golfo del Leone.

Questo paesino viaggiante, 35 persone, è autosufficiente per settimane. Ci sono l'officina e il magazzino dei ricambi per tutti gli apparati e gli impianti, ci sono le attività del tempo libero, come la palestra e la biblioteca. In questo viaggio dall'Algeria all'Italia la Lerici porta a spasso un carico di 65mila metri cubi di metano liquido acquistato in Algeria e diretto al terminale di rigassificazione di Panigaglia, nel golfo de La Spezia. Quando l'impianto spezzino dell'Eni avrà riportato questo metano allo stato gassoso riscaldandolo, nelle condotte del-

la rete italiana entreranno 40 milioni di metri cubi di gas su un consumo nazionale di oltre 80 miliardi di metri cubi l'anno.

Quando sarà rigassificato, il carico di questa nave - seguita per miglia dai dorsi lucidi e ricurvi dei delfini giocherelloni - può valere circa 10 milioni di euro, se si stima una quotazione media europea di 250 euro per mille metri cubi di gas. Ed è una testimonianza, questo viaggio del gas liquefatto a 160 gradi sottozero attraverso il Mediterraneo, dei cosiddetti "stranded cost" che i consumatori elettrici italiani pagano sulla bolletta per il capesto del gas nigeriano all'Enel.

Il carico di 65mila metri cubi non è italiano, benché su una nave italiana diretta all'Italia. È di proprietà della Gaz de France. È storia di una dozzina di anni fa, quando l'Enel decise di costruire un rigassificatore a Montalto di Castro (Viterbo), per importare metano nigeriano con cui alimentare le centrali. Polemiche a non finire, uno dei primi casi - a quei tempi non ancora identificati nella loro portata sociale - di sindrome Nimby, cioè di opposizione locale alla costruzione di infrastrutture. L'Eni propose la soluzione di Monfalcone (Gorizia). Nuova polemica locale; nessun rigassificatore fu costruito. Il contratto nigeriano doveva essere onorato a suon di dollari anche se il

metano non fosse stato ritirato, e l'Eni venne in soccorso dell'Enel costruendo uno scambio internazionale fra tutti i colossi del metano: è la francese Gaz de France ad acquistare e pagare il gas nigeriano, girandone una (buona) parte all'Enel. Di questa triangolazione tra Nigeria, Francia ed Enel fa parte questo carico in viaggio dall'Algeria alla Spezia.

Gli effetti di quel doppio "no" locale all'impianto dell'Enel si vedono oggi nell'incertezza degli approvvigionamenti, nei sovraccosti (stranded cost) pagati sulla bolletta dai consumatori elettrici italiani per la beffa del rigassificatore mai costruito, e in questo enorme assegno trasferibile lungo 216 metri chiamato nave metaniera Lerici. E il "no" di allora ai rigassificatori rischia di trasformarsi anche in una cambiale in bianco che i consumatori di gas potrebbero

dover pagare come stranded cost per la costruzione di rigassificatori cattedrali nel deserto.

Dei dodici-quindici progetti italiani di terminali di rigassificazione, infatti, una decina (pari a una capacità complessiva di oltre 70 miliardi di metri cubi) è stata proposta da aziende nuove del settore, o che non hanno contratti per importare metano liquido. Perché costruire un impianto fra i 300 e i 500 milioni se non è sicuro che il gas possa arrivare? Sem-

plice. Se il metano liquido non arriva, pagheranno gli italiani sulla bolletta del gas. L'Autorità dell'energia nell'estate 2005 ha emanato una delibera (numero 178) per aiutare la competizione: spinge a costruire terminali di rigassificazione in sovrannumero. In teoria, qualche impianto di troppo può significare prezzi stracciati. Per incentivare, l'Autorità ha azzerato del tutto il rischio d'impresa per chi costruisce il terminale. Rischio che viene trasferito sulle bollette dei consumatori di metano. La delibera sulle tariffe per il servizio di rigassificazione dedica un capitolo alle «misure per incentivare la realizzazione e l'utilizzo dei nuovi terminali». Come una clausola invisibile nelle polizze di assicurazione, l'articolo 13, comma 2, delinea un «fattore di garanzia che assicura, anche in caso di mancato utilizzo dell'impianto, la copertura di una quota pari all'80% dei ricavi di riferimento» per i costi fissi del terminale. I costi fissi - come la costruzione e le rate alla banca che ha anticipato la spesa - costituiscono il 95% dei costi dell'impianto. Così, se il rigassificatore non avrà metano liquefatto da importare, gli italiani salderanno in bolletta la differenza. E le banche, a queste condizioni, sono prontissime a finanziare i progetti di tutti.

Secondo articolo: il precedente è stato pubblicato il 24 ottobre

» Il mantenimento della temperatura del gas, oltre che con l'isolamento termico, viene ottenuta bruciando il vapore prodotto dalla naturale evaporazione del Gnl, che viene utilizzato come combustibile della nave.

La nave metaniera LNG Lerici è lunga 216 metri e ha una capacità di 65mila metri cubi. Può ospitare fino a 35 marinai. A bordo anche una biblioteca e una palestra.

» Ogni sei giorni la Lerici compie il viaggio dall'Algeria a La Spezia, per trasportare Gnl allo stato liquido che verrà poi trasformato in metano dal rigassificatore dell'Eni di Panigaglia

» Il Gnl viene trasportato alla temperatura di 160° C, in cisterne coibentate.

