

C'È UN TESORO NEL GOLFO

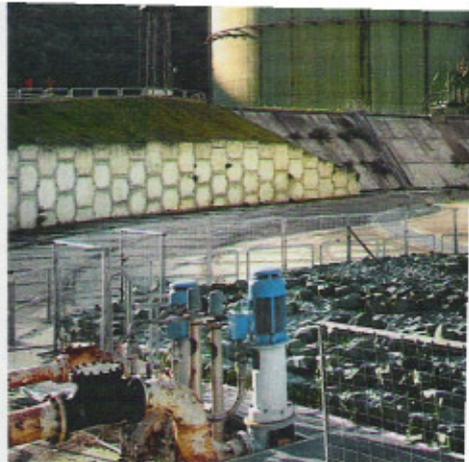


Nel mare di La Spezia c'è l'unico rigassificatore della Penisola. Serve ad alimentare la nostra fame di energia ed è la sola risorsa per i momenti difficili. Adesso c'è un piano per raddoppiarlo. Tra intoppi burocratici e fondali da scavare in profondità per permettere l'arrivo delle supernavi da Panigaglia

DI PAOLA PILATI - FOTO DI STEFANO DAL POZZOLO

Ma la nave arriva o no...? Lo specchio d'acqua nel golfo di La Spezia è piatto e silenzioso. Rarissime ormai le navi militari, da quando la Marina preferisce concentrare l'attività su Taranto, tutt'altro che congestionato il porto commerciale, sul lato est del golfo, il diporto si fa vivo con la stagione estiva, e preferisce sostare a ridosso di Porto Venere, con i ristoranti a portata di mano, o risalire lungo le Cinque Terre, verso Portofino. Così, dentro la baia di La Spezia, se un pazzo volesse ripetere la bravata di Byron, che attraversò a nuoto l'imboccatura, da Porto Venere a Lerici, quasi non rischierebbe nulla. O al massimo di impigliarsi nelle coltivazioni di cozze, affioranti lungo la diga foranea. Raro evento anche l'arrivo delle navi gasiere, graziosamente dipinte di blu, con la scritta LNG sul fianco. Liquid natural gas, gas naturale liquido. Quella attesa martedì 10 giugno all'ultimo momento viene annunciata che non arriverà, ed è stata cancellata anche quella successiva, prevista per il 14. Dal porto di Skikda, Algeria, dove la compagnia petrolifera di Stato Sonatrach produce il gas liquido, il carico o non si è reso disponibile, o è stato deviato su altri mercati, magari più redditizi e affamati di combustibile come gli Stati Uniti. Per questo l'impianto di rigassificazione di Panigaglia, piccola baia sul lato ovest del golfo, nei giorni senza consegne appare dal mare come un luogo quasi abbandonato. Vuoto il pontile, fermi i bracci che agganciano la nave per succhiarne il carico e inviarlo attraverso una grossa tuba-

tura verso i due depositi a terra. Sporadica presenza umana. In realtà l'impianto di Panigaglia, che appartiene alla Snam rete gas dell'Eni, ed è l'unico rigassificatore italiano, guadagna anche se le navi non arrivano. E guadagna bene. Su 43,5 milioni di ricavi, l'utile netto è 5,2 milioni, più dell'11 per cento. L'80 per cento dei suoi ricavi, infatti, è garantito, perché è dato dalla prenotazione di capacità di rigassificazione da parte dei clienti fatta all'inizio dell'anno "termico", che parte a ottobre. Il resto è libero: vuol dire che il restante 20 per cento dell'attività il management della società se la deve andare a cercare sul mercato, dando disponibilità di rigassificazione ai carichi spot, che possono diventare i più redditizi, vista la carenza di questi impianti in Europa. Eppure la tranquillità del sito, persino ameno con la fitta parete verde della montagna alle spalle e la doppia fila di palme a mimetizzare l'area industriale, non deve ingannare. Le tre navi al mese che in media attraccano in estate, diventano dieci in inverno. E se un carico non è puntuale, un'altra preoccupazione mette in allarme i tecnici. Quella della temperatura. Il gas liquido arriva a meno 160 gradi. Per farlo fluire nei bracci di scarica, lunghi ramponi a fine pontile, occorre attendere due ore affinché questi ultimi si raffreddino. Poi dalla nave i 70 mila metri cubi di carico liquido cominciano a entrare nelle tubature a terra, che solo una coibentazione perfetta tiene alla stessa temperatura. Infine, arrivano alle due cisterne da 50 mila metri cubi l'uno. Anche lì, nei cilindri di acciaio speciale e camera di cemento, si segna meno 160 senza impianti di raffreddamento, solo per l'isolamento perfetto. Nel frattempo, inizia il processo

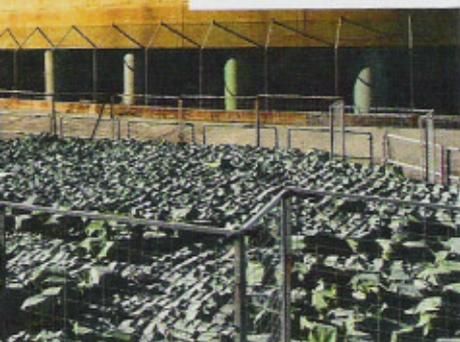


di rigassificazione: un carico da 70 mila metri cubi viene smaltito in quattro giorni. Per riconquistare lo stato gassoso, il CH₄ (una molecola di carbonio e quattro di idrogeno) deve essere riscaldato. Come? Facendolo scorrere in tanti tubicini immersi in acqua calda. E accade il miracolo, che non è altro che una legge della fisica. Un metro cubo di gas allo stato liquido si trasforma in 600 metri cubi di prodotto allo stato gassoso. Con 17.500 metri cubi di GNL se ne producono ogni giorno quasi 11 milioni, venduti al prezzo unitario di 25-27 centesimi di euro (più il 4 per cento del costo di rigassificazione) attraverso il tubo Snam ai clienti finali (a Panigaglia si approvvigionano Eni, Enel, Edison, Spigas).

La temperatura, dicevamo. Ebbene, dal processo appena descritto risulta chiaro che mantenere sempre una temperatura costante e bassissima all'interno dell'impianto è strategico. Altrimenti sarà necessario riraffreddare, consumando energia. Quindi è necessario programmare sem-



Tecnici sul tetto di un serbatoio controllano gli esplosivimetri, di cui a destra si vede un dettaglio. A sinistra: zona di trasformazione del gas, i quadri elettrici e, in basso, i serbatoi col gas liquido estratto dalla nave



pre la presenza di una certa quantità di gas liquido negli impianti, per cui i rifornimenti sono vitali.

Con la domanda impazzita dell'inverno del 2005, l'anno della crisi delle forniture di gas russo, Panigaglia è stata provvidenziale. Tirata al suo massimo, ha immesso nella rete Snam Rete Gas quei 3 miliardi e mezzo di combustibile che ci hanno evitato il freddo dei mesi peggiori. L'esperienza ha fatto capire che i tubi non bastano a dare la sicurezza degli approvvigionamenti, e ha risvegliato l'interesse per il business dei rigassificatori: oggi ce ne sono una decina in cammino, di cui uno, quello off-shore di Rovigo, sarà attivo dal 2009, e un paio (Livorno e Porto Empedocle) con il via libera sulla carta. Anche Snam RG ha deciso che valeva la pena di crescere, e nel piccolo sito di Panigaglia, costruito negli anni Sessanta, ristrutturato nei Novanta, ora punta sul raddoppio. Sui 45 mila metri quadrati dell'impianto (tanto per farsi un'idea: è la grandezza di un camping medio, un quin-

to dell'area della stazione Termini a Roma, oppure la superficie del nuovo supermercato Carrefour di Limbiate, a Milano), ha deciso di arrivare ai

38 mila metri cubi di gas liquido al giorno di capacità di rigassificazione, più di 22 milioni di metri cubi di prodotto in uscita. Otto miliardi di metri cubi all'anno: considerando che tra la fine di quest'anno e l'anno prossimo arriveranno nel nostro Paese via pipeline 6,5 miliardi di gas in più dall'Algeria, e altrettanti dalla Russia, si può avere un'idea del valore strategico che si vuole attribuire a Panigaglia. E per far questo Snam RG ha messo sul piatto un investimento di 440 milioni (non troppo lontani da 500-600 che ce ne vogliono per uno nuovo).

Il percorso per autorizzare il progetto è già iniziato ed è impelagato, per ora, nei rimpalli tra Stato e Regione. A luglio si attende l'opinione della commissione Via (l'impatto ambientale), mentre la Regione ha dato un primo parere interlocutorio negativo, dove è il primo dei due aggettivi a prevalere: se verrà data risposta alle molte richieste sulle questioni urbanistiche, e al capitolo "compensazioni ambientali", l'elemento "negativo" potrebbe cadere. Ma quali sono i rischi del progetto? Le emissioni non sono un problema, visto che quel che esce dai camini è al 99 per cento vapore acqueo; quanto ai rischi legati al gas, se si rompesse la nave a metà il carico scomparirebbe rapidamente in una nuvoletta. E la sua infiammabilità è subordinata alla giusta miscelazione con

l'aria in una proporzione che va dal 3 al 15 per cento, altrimenti non c'è fiammifero in grado di accenderlo. Nell'impianto, le nuove cisterne, sempre due ma più grandi, verranno in gran parte interrate, e a largo del pontile si aggiungerà solo una

briccola per ancorare e stabilizzare le navi, a quel punto di tonnellaggio maggiore, che arriveranno col gas, non più 70 mila ma 140 mila metri cubi alla volta.

E qui nasce il problema. Per far manovrare nel golfo le future gasiere, solo un po' più lunghe, ma con chiglie decisamente più profonde, occorre dragare. Cioè scavare il fondale. Dai 10-11 metri attuali, deve arrivare a 14 metri nell'area di fronte alla baia di Panigaglia. Questo vuol dire rimuovere 2 milioni di metri cubi di materiale. Per portarlo dove? Questione non ancora risolta. Dal canto suo, al ministero dell'Ambiente preme una bonifica del golfo: nei fondali, e per due metri di profondità, c'è di tutto. Le due esigenze, apparentemente in conflitto, potrebbero incontrarsi, mettendo in carico al dragaggio una parte delle "pulizie". Per questo, gli uomini della rigassificazione sono ottimisti: «Il primo di ottobre del 2013 vedremo la prima nave gasiera da 140 mila metri cubi arrivare al nostro pontile», dicono. Arriverà dal Qatar, dall'Egitto, dall'Algeria, ma arriverà.

Paola Pilati

Dal 2009 sarà attivo un altro impianto a Rovigo. Altri due, a Livorno e Porto Empedocle, hanno avuto l'ok sulla carta