

Cambio di strategia: bettoline in mare, in attesa di entrare nel mercato di Stato

# Il rigassificatore è al palo scatta l'ipotesi "porta a porta"

**L**A CONSEGNA «porta a porta» del gas naturale liquido (gnl) trasportato da «bettoline» sulle banchine dell'alto Tirreno e lo stoccaggio nel nuovo terminale di Livorno di grandi quantità di gnl riservate al piano di emergenza nazionale, oltre al rientro del business nel mercato garantito e caricato sulle bollette degli italiani. Ad un mese dall'ingresso nella fase commerciale del rigassificatore di Livorno, la società proprietaria, Olt, corregge le strategie di mercato e cerca di esorcizzare chi già recita il de profundis del mega impianto costato 850 milioni di euro, molto più di quanto era stato previsto inizialmente.

La fase di collaudo del terminale — che riporta alla stato gassoso il gas naturale arrivato via mare in forma liquida e lo immette nella conduttura Snam — è infatti terminata il 19 dicembre. Il giorno dopo è in teoria iniziata l'avventura commerciale. Ma un mese dopo non si ha notizia di contratti di fornitura stipulati dalla società. E così qualcuno già trae conclusioni drastiche su quello che è il futuro dell'impianto nuovo di zecca. «Ormai pare certo, il rigassificatore di Livorno è un fallimento totale — ha ad esempio tuonato nei giorni scorsi il coordinatore provinciale dell'Idv di Livorno Andrea Romano — non ci sono contratti di fornitura e la redditività dell'impianto verrà garantita dalle tasche dei cittadini che dovranno pagare in bolletta almeno il 70% dei po-

tenziali ricavi sotto forma di sussidio pubblico, a meno che il Consiglio di Stato non fermi la manovra. Visto poi che — rilancia inoltre la polemica ambientalista Romano — fino al 2006 il

travasato di gas liquefatto in mare era vietato perché troppo pericoloso (se sversato esplose senza fiamma) e che il governo cambiò miracolosamente idea grazie ad un parere "tecnico"

che nessuno riesce a reperire, possiamo solo augurarci che l'impianto chiuda i battenti prima possibile». Ovviamente in tutt'altra sorte sperano i soci principali, tra cui il colosso tedesco E.On che nelle settimane scorse ha annunciato la dimissione di asset italiani.

Il decreto ministeriale che dovrebbe riportare l'operatività del terminale Olt nel mercato regolato è atteso a giorni. Ma intanto la società, come detto, modifica anche le strategie. Sono in progettazione, in prima battuta, alcune modifiche al terminale per permettergli di ricevere piccole navi, le cosiddette «bettoline», che potrebbero caricare gas naturale liquido, per poi trasportarlo in depositi di stoccaggio ad hoc creati nei porti, dove potranno sorgere vere e proprie «stazioni di servizio» per rifornire sia imbarcazioni che mezzi terrestri. Uno scenario per il futuro, quando la trazione di veicoli e natanti sarà riconvertita a gas.

Effetti immediati dovrebbe invece avere un'altra operazione. Nell'ambito della recente modifica del Piano di emergenza destinato ad affrontare eventi sfavorevoli per il sistema italiano del gas, il terminale di Olt si è reso disponibile nei confronti di eventuali fornitori che

vogliono utilizzarlo per il servizio di «peakshaving», ovvero lo stoccaggio di gas per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza per il sistema nazionale del gas nel corso dell'inverno. A tal proposito Olt ha bandito una gara.



Il rigassificatore

