

Da Baku ai Pirenei

di Massimo Nicolazzi

Memoria di Viaggio

Aereo aziendale. C'era in vendita un pezzo di Contratto del Secolo. Petrolio. I giacimenti di Azeri-Chirag-Guneshli. E noi due si andava a vedere. Caricati in auto ancora sulla pista. Poi la strada. Subito visioni. Pezzi e spettri di derricks a perdita d'occhio. E jacks ovunque. Non una discarica. Piuttosto un cimitero. Con la terra impregnata di bitume a segnare lo spazio. Eppure si muove. Qualche jack, qua e là, scuoteva la testa. Pompava ancora. C'era ancora petrolio. E dunque vita. Benvenuto nella terra degli adoratori del fuoco. E poi di Nobel e Rothschild. E poi di Stalin che comincia; e di Hitler che non riuscendo ad arrivarci finisce. Fino in città, dovunque ti giri è petrolio; o comunque sua memoria. E suo odore. Come se non avesse distrutto la natura. Ma ci fosse già prima. Per chi faceva il mestiere del petrolio era giusto odore di Terra Promessa.

Stava ripartendo. L' Azerbaigian. Cent'anni prima era stato il cuor della terra; o, meglio, della roccia madre. Il finanziatore del mecenatismo d'occidente, col 12% contribuito da Nobel Brothers Petroleum al fondo istitutivo del Premio Nobel. La terra del primo oleodotto fuor d'America, che Baku Batumi finanziato Rothschild va in scena già nel 1907. Il movente della prima petroliera, che la Murex nel 1892 viola il canale di Suez per portare idrocarburo azero in Oriente. La levatrice della seconda major petrolifera della storia, che senza la Murex e il suo carico azero non avremmo mai sentito parlare di Shell. Poi la Rivoluzione bolscevica, e il grande freddo. Che per carità si continuava a produrre. Ma città, rapporti sociali e razziali, processi produttivi; tutto era e resta per settant'anni quasi in sospensione. Il Governo sovietico non risolve; ma quasi iberna. La pax sovietica come grande freezer. Togli il freezer e scongeli i conflitti. Per maggiori informazioni, potete rivolgervi a Bosnia, Serbia o Croazia.

Il disgelo aveva voluto dire guerra con l'Armenia, Nagorno Karabak, instabilità interna, 5 Presidenti in tre anni. E il Contratto del Secolo da subito vissuto come la prima fonte disponibile di crescita e stabilità. E l'asta (informale) tra gli ultimi candidati alla partecipazione. Siamo agli inizi. E tutto è ancora forma

estrema di delabré sovietico. Disagevole, per i vizi e le mollezze dell'impiegato occidentale. Ci lasciano in albergo. Il telefono è d'epoca, e ornamentale (ci vorrà ancora qualche anno per poter comunicare). Il letto non proprio ortopedico, e men che piatto il materasso (l'anno dopo, quasi lo stesso giorno, apriranno l'Hyatt di Almaty e quello di Baku. E la mia schiena cambiò vita...). Gli insetti paiono abituati alla presenza umana, e nonostante la mole non sembrano aggressivi. A gesti, che la lingua non aiutava, i nostri accompagnatori ci fanno capire che torneranno a prenderci. E noi, un po' perplessi, si scende e si aspetta.

Arrivano. Ci caricano su un SUV ante litteram. Centro. Vicoli stretti. Buio. Siamo un po' straniati. Poi svolta dentro una grande corte. Dentro la meraviglia del vecchio caravanserraglio. La cena in una stanza che apre sulla corte. Mura di pietra. Ci ricevono i nostri ospiti. Il Presidente della Socar, e il suo Vicepresidente. Qualche brindisi. La vodka che rende amici. Alla fine sembriamo compagni di vita. Per il Contratto c'è tempo domani.

Il giorno dopo nei pressi di Petrolea, che poi era il compound/residenza dei Nobel; o meglio quel poco che ne restava. Sede di Socar. La neonata (1992) società di Stato. Adesso è business. Anzi suk. Che non sai mai se l'offerta che ti chiedono di rilanciare sia mai esistita. Però se esiste è tanta. Niente partecipazione al Contratto del Secolo. Nel dubbio per i nostri conti è troppo cara. Però ce ne andiamo sapendo che si torna. Non si può star lontani dal cuor della roccia.

L'Azerbaigian come metafora della relatività del tempo. Il primato petrolifero conquistato a passo di carica a fine '800, con la Russia che così e per un paio d'anni produsse più dell'America. Poi il grande freezer. Poi il grande ritorno alla velocità del cambiamento. Sono vent'anni scarsi dalla mia cena al caravanserraglio. Sono bastati a una città cadente per trasformarsi in metropoli. Dei miei ospiti di quella sera uno, Natig Aliyev, ha lasciato nel 2004 la Presidenza Socar per diventare ministro dell'Industria e dell'Energia. L'altro, Ilham Aliyev, era in Socar anche a fare tirocinio per succedere al padre alla Presidenza; e oggi è Presidente. Socar ha oltre 65.000 dipendenti; è ormai valutata oltre i 20 Miliardi di dollari; e può offrire 400 Milioni di Euro per rilevare l'operatore della rete gas greca e concedersi la frivolezza di metter il proprio marchio a una catena di distributori di benzina in Svizzera. È la velocità del petrolio. Impossibile, a chi ne è stato testimone qui e in parallelo altrove nel Caspio, catturarla con un'istantanea. Par figlia di grafica futurista; e anche quella fa impallidire.

Infrastruttura

La mia è piccola storia. E questo di Frappi e Verda è libro di Storia. Che parla di Azerbaigian e idrocarburi avendone studiato. Il che, si licet, è merce sempre più rara. Racconta l'epopea dei pionieri, e poi il regime sovietico, e poi la rendita petrolifera come fondazione dell'indipendenza. Esce, non casualmente, in coincidenza con la sanzione del TAP, e dunque del progetto di gasdotto che dovrebbe

portare a Occidente il gas di Shah Deniz. Il Caspio è mare chiuso, insomma lago. E il mercato degli idrocarburi è il mare aperto. Se non ce lo puoi portare è come se tu non lo producessi. Un idrocarburo senza infrastruttura è come un libro non scritto.

L'infrastruttura dal Caspio. La grande difficoltà, se non l'incubo. La disgregazione sovietica che rende accessibili giacimenti con riserve miliardarie (in barili equivalenti). E non sapere come portarsele via, che o costa troppo o la logistica è comunque troppo incerta. Baku-Ceyhan è il primo grande progetto regionale. L'oleodotto che «libera» il greggio azero dalla prigione del Caspio, e lo porta a vendere in mare aperto. Che però anche lui, all'inizio e nonostante l'imponenza delle riserve che doveva trasportare, sembrava costasse troppo. BP e il consorzio AIOC non volevano saperne di impegnarsi.

Poi BP si annette Amoco. Diventa «americana». E arriva l'America. Baku-Ceyhan era grande priorità d'epoca. Nelle parole della politica, o meglio del Dipartimento di Stato, un progetto che avrebbe diminuito la capacità d'influenza russa nell'area. Infine si compie. Non c'è dubbio che spinta politica ci fosse. Ma se fu determinante, lo fu per le forme (economiche) che assunse, e non giusto per la bellezza dell'enunciato patriottico. Comprarsi Amoco per BP voleva dire (tra tante) acquisire diritti in Alaska; e avere migliore accesso al finanziamento di Ex-Im Bank, che ha tra le sue vocazioni il sostegno degli investimenti americani all'estero. Quasi in contemporanea, Ex-Im Bank si impegna fortemente nel progetto; e l'Amministrazione americana sblocca l'attività in Alaska (che per carità magari è solo una coincidenza; però le coincidenze a volte aiutano). L'oleodotto che non era economico diventa economico. Non per magia politica; ma perché la politica ha messo in campo le risorse (anche finanziarie) necessarie a renderlo tale.

Dopo il petrolio bisogna liberare il gas. Che senza infrastruttura è una non entità. Non basta portarlo al mare (a meno che tu non lo liquefai). Ci vuole un tubo che parta dove lo producono; e che poi ti arrivi sin dentro casa. In principio sembrava dovesse essere Nabucco. Che fu però storia eguale e contraria a quella di Baku-Ceyhan. Eguale perché la politica vi grondò di parole. E contraria perché solo di quelle. Il Nabucco che rende l'Occidente indipendente dalla Russia. Il Nabucco motore dell'autonomia e dello sviluppo dell'Asia Centrale. Il Nabucco garante della nostra sicurezza (?). Più se ne parlava, peraltro, e meno si capiva con che gas lo si riempisse. E ancora meno con che soldi lo si finanziava. Quasi un caso di scuola della politica come rumore.

Shah Deniz poteva riempire un pezzo di Nabucco. E se così non è andata non è stato solo perché era difficile capire cosa ci fosse sul tavolo oltre le parole. Le regole delle concorrenze fanno a volte essere semplici. Il tubo è rigido. E se sei il primo a portare il tubo alla domanda, e a soddisfarla, gli altri stanno fermi un giro. E a volte il giro può durare decenni (Ho sentito parlare di Galsi – il tubo Algeria/Sardegna/Continente – che ancora quasi avevo i calzoni corti). Nessuno costruisce tubi per lasciarli vuoti. Magari il Blue Stream (il gasdotto sottomarino che unisce Russia e Turchia) era tecnicamente un caso di dumping energetico. Pe-

rò solo adesso, con la domanda interna che è cresciuta a ritmo di locomotiva, in Turchia si comincia a parlare di nuovi tubi dall'Iraq, o di rafforzamento della linea iraniana, e di arrivo di nuovi volumi, appunto, di azero. Per un decennio il Blu Stream ha chiuso la porta agli altri produttori. Il Nabucco, invece, non si era sicuri a chi la aprisse. Non era nato «dedicato» al gas azero. Ed era sempre stato vissuto come un progetto «ponte» verso Iran e l'Iraq. L'azero poteva scegliere tra un tubo, il TAP, che nasceva a casa sua ed era dedicato esclusivamente alla propria produzione nazionale; e un tubo che aveva il potenziale, dopo aver reso finanziabile l'inizio di sé grazie alle riserve azere, di farsi in futuro collettore (anche) di gas altrui e concorrente. L'esito della gara tra i due contendenti non ti genera perciò sorpresa. Più sorprendente è forse il fatto stesso che gara ci sia stata.

Poi che il TAP si faccia o no dipenderà da tante cose. Alcune delle quali dipenderanno a loro volta da noi, posto che il gas azero per progetto dovrebbe poterci attraversare dalla Puglia sin su alle Alpi. Della retorica che si accompagna all'idea/ideologia dell'Italia hub del gas non è qui luogo per discorrere (sarebbe comunque raccomandabile una qualche cautela sul guadagno che ce ne deriverebbe, e magari anche una qualche preoccupazione per chi finirebbe per pagarne il conto). Se non per osservare che importare e riesportare implica comunque un costruire. Nel caso del TAP, consentire quantomeno lo sbarco di un tubo in Puglia; e poi magari anche (se i consumi non ci continuano a crollare) di completare l'adeguamento del tubo che dalla Puglia porta a nord (c.d. dorsale adriatica). Per adesso, contro lo sbarco sono annunciati comitati a fungaia; e la dorsale adriatica è ferma poco dopo Eboli, che la Regione Abruzzo vi ha dichiarato guerra. Poi si vedrà. Il gas azero se si proverà ad attraversarci sarà (nuovo) test della nostra capacità di gestire processi di permitting compatibili con lo sviluppo delle nostre infrastrutture di trasporto. Nei test passati non abbiamo brillato. Se in questo non riusciremo, ben venga a commento la retorica. Basta prendersela con produttori, mercati, oligopoli, speculazione. È il nostro permitting (dal tubo allo stoccaggio alla raffineria) il maggiore ostacolo al nostro approvvigionamento. Il nemico vero della nostra «sicurezza energetica». Che appunto detta così è retorica; però anche (giusta) esasperazione.

Europa

Dice il libro che «lo sviluppo di una politica energetica dell'UE si è caratterizzato per il progressivo passaggio da una concezione meramente economica della sicurezza energetica a una più squisitamente geopolitica, da azione di tipo regolamentare-normativo, incentrata verso l'interno del mercato europeo, a una più risolutamente rivolta verso l'esterno dei confini dell'Unione». Dall'energia vista prevalentemente come tema di mercato comune, all'energia vista prevalentemente come tema di politica «estera»; e dunque di rapporti/politiche verso i produttori, di regola giustificati dall'imperativo (?) di garantire la «sicurezza energetica» europea. È andata esattamente così; e però non è detto che sia (stato) un bene.

Le materie prime, da noi, di regola le comprano le imprese, e non le istituzioni politiche. E a garantire la sicurezza dei consumatori, di regola, bastano le esigenze di sicurezza dei produttori (che se smettono di vendere non hanno più i soldi per mantenersi quel poco di Stato sociale che si possono permettere, e dunque mettono direttamente a rischio la sopravvivenza delle proprie élite). Se poi sicurezza non vuole dire tanto «volumi» in assoluto, quanto loro modulazione (insomma la capacità di avere per es. comunque gas disponibile anche se fa freddissimo e qualche tubo si è pure rotto) allora il tema non è la politica estera. Sono le infrastrutture interne. La presunta crisi del 2006 (quella attribuita alla guerra del gas tra Russia e Ucraina) ne è eccellente esempio. All'epoca e nel corso dell'inverno russo più freddo da decenni il calo delle nostre forniture dalla Russia toccò una punta massima su base quotidiana pari al 4% del nostro fabbisogno e rimase su una media pari al 2%. Fu paura e indignazione. Se però bastò così poco a precipitare la crisi forse il problema era più di infrastrutture nostre che di affidabilità del produttore. La sicurezza, più che tema di diversificazione delle fonti, dovrebbe diventare tema di flessibilità della disponibilità e dell'erogazione.

La sicurezza perciò come funzione della sovraccapacità; e però anche dell'interconnessione. La sovraccapacità costa. Un tubo o uno stoccaggio sovradimensionati sono come in industria tenere troppo magazzino. Mc Kinsey ti farebbe licenziare. E comunque, anche volendo, non sono facili da finanziare. O c'è la garanzia che i costi si scarichino sul consumatore (insomma la possibilità di traslare l'investimento e il suo ritorno sulla bolletta del gas); oppure alle banche non interessa e tocca farlo con sussidi pubblici. La sovraccapacità si paga o con più bolletta o con più tasse. Il quantum di «sicurezza» che ci si vuole assicurare in eccesso alla normalità del mercato, insomma l'assicurazione contro l'evento «anormale», ha un costo; e quel costo ha (via sussidio diretto o provvedimento che ti consente di trasferirlo in bolletta) una sanzione «pubblica». E dunque, premesso che non ogni evento è assicurabile, se il mercato non vi basta l'asticella della sicurezza dovrebbe essere oggetto di trasparente decisione pubblica. E magari anche, posta la presunta unicità del mercato di riferimento, di decisione «europea».

L'Europa sembra quasi si sia concentrata sulla politica estera quando più c'era bisogno di politica interna. Ha sponsorizzato il Nabucco non avendo gli strumenti per garantirne né il sussidio né la traslazione in tariffa (che continua a essere affare degli Stati nazionali). Però non sembra abbia speso altrettanto sforzo per garantire l'integrazione intra moenia delle proprie infrastrutture. Probabilmente perché destinata all'insuccesso, e cosciente di esserlo. Prendersi la responsabilità della fissazione dell'asticella «sicurezza» significa che la politica energetica si fa davvero «europea». No grazie. Gli Stati nazionali figurati se consentono. Favorire il massimo di interconnessione è poi pensare orizzontale. Connettere le reti perché mercato unico implica (anche) rete unica. Perché la rete è il contenitore più grande che abbiamo, e usata bene ti ottimizza i bisogni di stoccaggio. Perché il massimo di interconnessione favorisce la liquidità del mercato. Ma interconnessione è anche fine della nazionalità; e qui davanti a chi faceva voce grossa

l'Europa s'è fermata. La storia recente (l'interconnector inglese ha altre radici) è fatta di interconnettori obbligatori a doppio flusso laddove i flussi sono meno rilevanti e comunque l'interconnessione togliendogli l'esclusiva del controllo del trasporto pare essenzialmente dispetto all'importatore storico (vedi Romania, Bulgaria, e limitrofi). Altrove, e segnatamente dove interessi nazionali spingono forte in direzione contraria, meglio astenersi. I rigassificatori della Penisola Iberica sono sottoutilizzati. Ma a nessuno viene in mente un collegamento via terra col resto d'Europa. Collegarli alla rete via Francia è giusto eresia.

Meglio pensare verticale. Dedicarsi alla sponsorship di nuovi gasdotti di importazione, anziché allo sviluppo dei collegamenti della rete interna. Anche se mancano, come Nabucco insegna, gli strumenti per dare efficacia alle proprie intenzioni. Anche se la domanda attesa, dopo il crollo dei consumi successivo al 2008, rende improbabile la finanziabilità del moltiplicarsi dei progetti di nuove infrastrutture di ingresso nel sistema Europeo. La proiezione esterna che quasi vela i problemi di ottimizzazione del mercato interno. Il «geopolitico» che nasconde l'«economico». L'Asia Centrale che ci appare sempre più vicina, e i Pirenei che ci sono sempre più lontani.