

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 2 giugno 2016



GRANDI OPERE

Repubblica 02/06/16 P. 12 Gottardo Piero Colaprico 1

ENERGIA

Repubblica 02/06/16 P. 20 Dall'eolico al solare l'anno dei primati "L'energia del mondo mai stata così verde" Maurizio Ricci 4

ILVA

Sole 24 Ore 02/06/16 P. 1 La difficile quadratura della cessione Ilva Paolo Bricco 6

GRANDI OPERE

Sole 24 Ore 02/06/16 P. 5 Brennero, Frejus, Givi: i tunnel italiani 8

Il viaggio. Merkel, Hollande e Renzi all'inaugurazione della galleria più lunga del mondo, 57 km, terminata in anticipo: "Una risposta ai muri"

Gottardo

Debutta il tunnel dei record "Ora l'Europa è più unita"

DAL NOSTRO INVIATO
PIERO COLAPRICO

POLLEGIO (SVIZZERA). È tutto «speciale», eppure è tutto normalmente svizzero in questo «cantiere del secolo», come ormai viene chiamato. È stata vinta la grande e storica montagna delle Alpi. Bucata, sfondata, domata, ma l'orgoglio degli svizzeri si percepisce nel far finta che tutto questo lavoro non sia stato poi così difficile.

Invece sono «speciali», oltre che eleganti, con la scritta Gottardo 2016, i treni color panna annunciati ieri dagli altoparlanti. Per la prima volta, portano non più gli ingegneri e i pompieri, ma gli estranei — e che estranei: vanno dai capi di governo e di Stato a mille svizzeri sorteggiati su 14mila, compresi gli studenti di due scuole — dentro la pancia cementificata del monte San Gottardo, dove la temperatura sfiora i 50 gradi. Scivolano veloci lungo 57 chilometri da record. È diventato infatti questo il tunnel più lungo del mondo: «E fa impressione — esclama Angela Merkel, la cancelliera tedesca — sapere che sopra di noi ci sono oltre 2mila metri di roccia e che i lavori sono stati eseguiti nei tempi previsti. Prendiamo esempio dagli svizzeri».

Speciali sono anche i trecento inviati dei mass media, giunti dal Giappone, dalla Cina, dal Kuwait, per raccontare, come dice il presidente del consiglio Matteo Renzi, «un'Europa che non costruisce muri, ma avvicina di più il Nord al Sud, e rilancia un'economia sempre più verde», con meno gomma e più

rotaia. Speciali persino i nuovi francobolli che hanno nell'impasto la polvere dei cinquanta tipi di roccia sbriciolata: «Ci inchiniamo agli svizzeri», dice il primo ministro francese Francois Hollande. Aggiungendo un riferimento alla grandeur nazionale: «Più di vent'anni fa anche noi abbiamo costruito un tunnel, sotto la Manica, che nessuno aveva mai immaginato prima. Da allora siamo uniti come non lo siamo mai stati e spero che i britannici se ne ricorderanno», magari il giorno del referendum sulla possibile uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea.

E, ancora, sono speciali, e inquietanti per gli spettri che evocano, i "corpi" armati che da Italia, Francia e Germania sono arrivati a dar man forte all'onnipresente gendarmeria per scongiurare attentati qui, nel primo paese della Val Leventina, «diventato, nonostante siamo appena in ottocento abitanti, l'ombelico dell'Europa», come dice raggianti la signora Caterina in abito da casa, accompagnata dai figli adolescenti. Speciale, infine, il ricordo e la benedizione dei nove minatori morti sul lavoro: c'erano, ognuno a chiamare Dio con il suo nome nel fondo oscuro di un cunicolo, un prete, una pastora, un rabbino, un iman e anche Pieter Zeilstra, in rappresentanza — perché no? — degli atei.

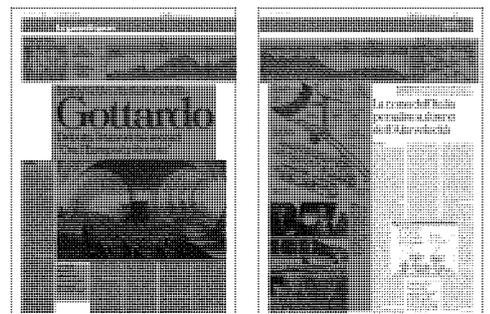
Forse attraverso due frasi di segno diverso si può circoscrivere quest'orgoglio svizzero, che viaggia nell'aria del cantiere finito come polline. Da una parte, ecco l'attuale sindaco di Lugano, Marco Borradori, leghista dal sorriso stampato: «L'abbiamo pagata tutta noi», dice, osservando l'ultimo tratto

dell'opera che collega Rynacht da Nord a Pollegio a Sud, costata 11 miliardi di euro e 17 anni di progetti avveniristici e di antichi minatori al seguito della supertalpa, la fresatrice Sissi. E dall'altra c'è la frase ottimista e generosa del bambino di una V B: «Questa giornata è così bella che la racconterò ai miei figli e ai miei nipoti, dirò che ero con i miei compagni sul primo treno che è passato sotto il San Gottardo».

Aperta con uno spettacolo di Wolker Hesse, che metteva insieme (in qualche modo) bande militari e danza moderna, e chiusa dalle evoluzioni della pattuglia aerea acrobatica sviz-

zera, capace di sfiorare le cascatelle della stretta valle, la cerimonia ha allineato politici dei cantoni e del governo centrale. Dal presidente della confederazione Johann Schneider Ammann a Doris Leuthard, dal cancelliere tedesco Christian Kern al nostro ministro Graziano Del Rio e al presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni. Ammirato e un po' invidioso: «Qui hanno già finito e noi dobbiamo ancora concludere i lavori sulla Arcisate-Stabio», la strada che porterà (o porterebbe) all'aeroporto della Malpensa. Italia e Svizzera, vicine, eppure così diverse.

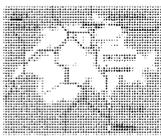
© RIPRODUZIONE RISERVATA





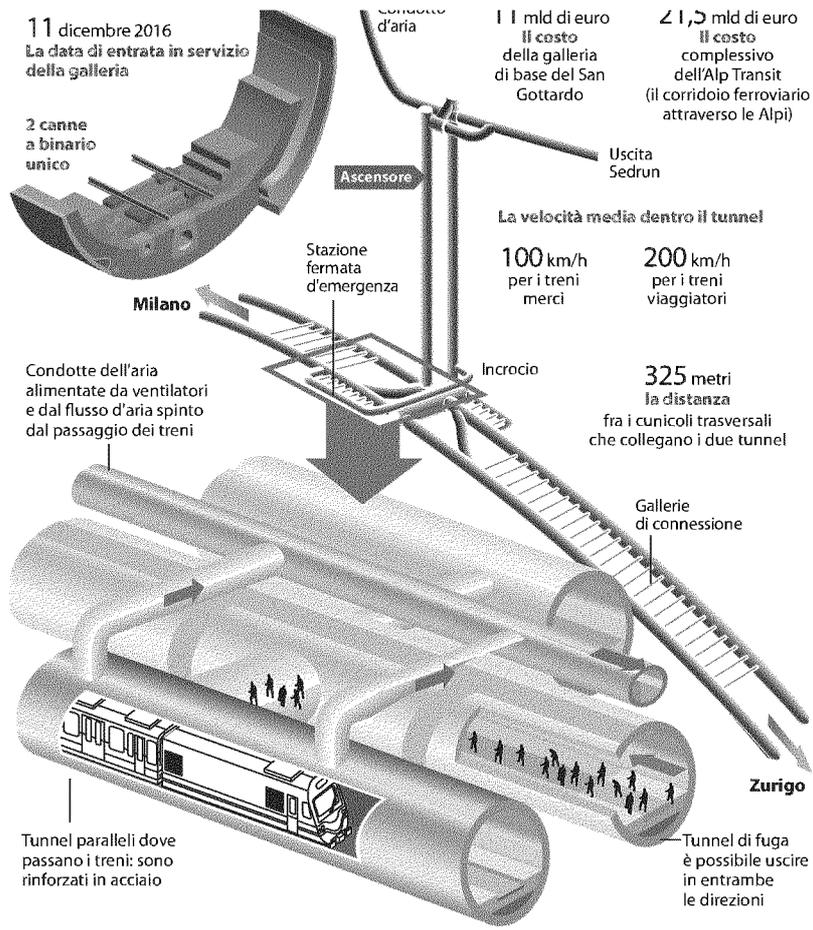
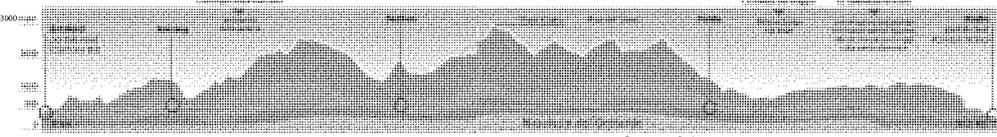
**La lode alla
puntualità
degli svizzeri
E il ricordo degli
operai morti
durante gli scavi**

I numeri del tunnel

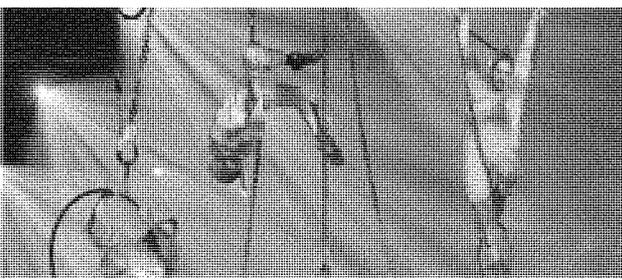
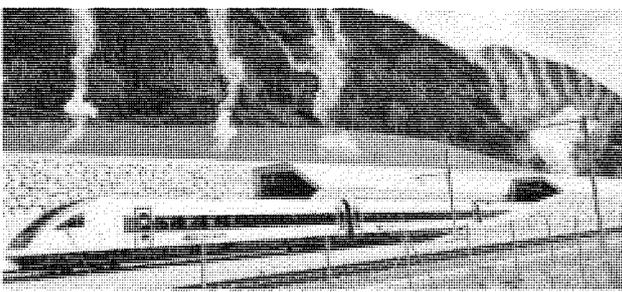


57,1 km
La lunghezza
di la galleria ferroviaria
più lunga del mondo

2.500 metri
La profondità massima
rispetto
alla superficie
sopracceata



A BORDO
Qui accanto, da sinistra verso destra, il premier italiano Matteo Renzi, il presidente della Confederazione svizzera Johann Schneider-Ammann, la cancelliera tedesca Angela Merkel e il presidente francese Francois Hollande. Sotto, il viaggio inaugurale nel tunnel del Gottardo e lo spettacolo di ballerini prima della partenza

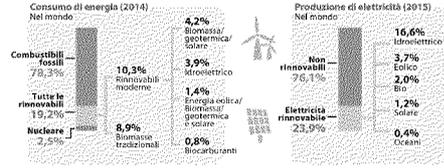


Lo studio

PER SAPERNE DI PIÙ
www.ren21.net
www.assoelettrica.it

L'ambiente. Nonostante il crollo dei prezzi di gas, carbone e petrolio, è boom nella spesa per le fonti pulite: 286 miliardi di dollari. E a investire di più sono i Paesi in via di sviluppo. Il caso del Portogallo: 4 giorni di fila usando il 100% di elettricità rinnovabile

Le energie rinnovabili



Dall'eolico al solare l'anno dei primati "L'energia del mondo mai stata così verde"

MAURIZIO RICCI

«Il miracolo dell'energia pulita è già qui», esulta un ambientalista, normalmente versato all'angoscia, come Joe Romm, l'influente leader di *Climate Progress*. In realtà, i motivi di ansia sono tutt'altro che scomparsi: lo scorso aprile è stato l'aprile più caldo mai registrato. E fosse solo aprile: anche tutti i mesi precedenti erano stati da caldo record. Insomma, da quando esiste il termometro non c'erano mai stati dodici mesi di fila con temperature così alte. Eppure le suggestioni di un mondo diverso si moltiplicano. L'anno scorso, nel mondo sono stati installati 147 gigawatt di energia rinnovabile, comunica Ren21, un consorzio di ricerca che fa riferimento all'Onu e alla Banca mondiale. Mai le centrali verdi erano cresciute così tanto in un solo anno. Mai — anche questa è una prima volta — questo era avvenuto nei paesi emergenti, più ancora

Oggi quasi un quarto della capacità elettrica installata fa a meno dei combustibili fossili

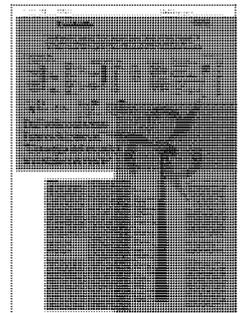
che in quelli sviluppati. E lo hanno fatto in controtendenza, negli stessi mesi in cui i prezzi di gas, petrolio e carbone crollavano. Il risultato, dice il rapporto, è che oggi quasi un quarto della capacità elettrica installata (idroelettrico compreso) fa a meno dei combustibili fossili, anche quando questi diventano economicamente più convenienti. Se i grandi numeri, però, non vi emozionano, concentratevi su qualche flash. Nelle scorse settimane, per quattro giorni di fila, in Portogallo hanno acceso la luce, visto la tv, fatto marciare frigo e lavapiatti senza emettere un solo grammo di Co2. Dall'alba del 7 al tramonto dell'11 maggio, 100% di elettricità da rinnovabili: anche questo è un record mondiale. Quasi negli stessi giorni, per un attimo, anche la Germania ci è andata vicino: 90%. È durato poco, ma qui siamo davanti non a un

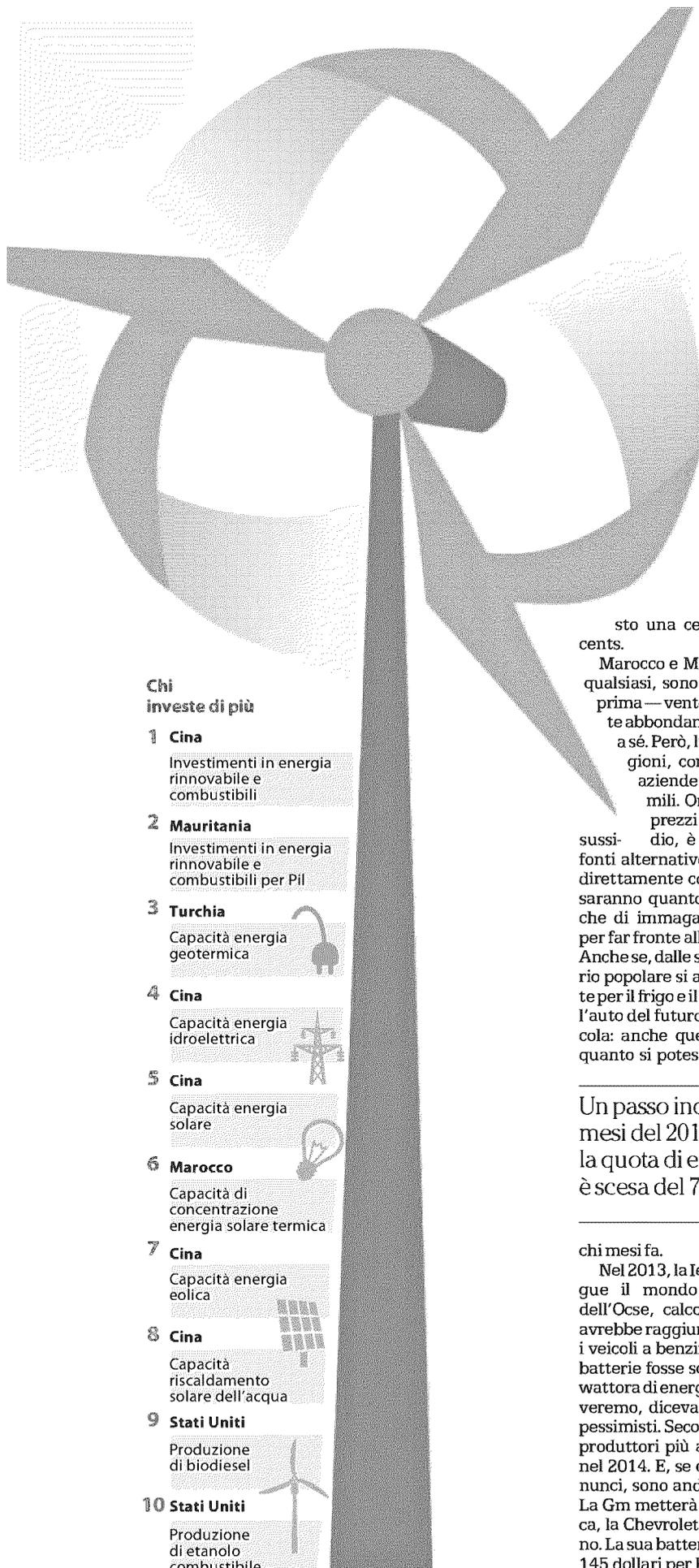
piccolo paese con tante dighe, ma alla locomotiva industriale europea.

Non è una inarrestabile marcia in avanti. Lo dimostra proprio l'Italia che, pure, un 40% di elettricità da rinnovabili, più o meno, riesce a metterli a segno. Ma se, nel 2015, avevamo registrato una quota di elettricità dal sole pari all'8%, più di qualsiasi altro paese al mondo, nel 2016 stiamo tornando indietro. Secondo Assoelettrica, nei primi tre mesi di quest'anno, la quota di energia italiana da rinnovabili è scesa del 7% e quella da combustibili fossili (gas soprattutto) è cresciuta del 3. Nonostante questi su e giù, in Italia e altrove, e l'avanzare del riscaldamento globale, si avverte, però, fra gli esperti, la sensazione che il mondo abbia imboccato una svolta.

La Conferenza di Parigi e l'impegno universale a fermare l'aumento delle temperature non sono la chiave della svolta. Semmai la conseguenza. Prima di Parigi, si erano mosse l'economia e la tecnologia. Il primo dato sorprendente è legato, infatti, al petrolio: nonostante il crollo del prezzo del barile, fra il 2014 e il 2015, con il costo del greggio ridotto ad un terzo, gli investimenti nelle energie alternative hanno continuato a crescere, anche se più lentamente: i 286 miliardi di dollari destinati alle fonti rinnovabili nel 2015 sono un altro record. Per la prima volta, sono più di quanto Big Oil abbia investito nei combustibili fossili. È cominciata l'era di Big Green.

Ma l'entusiasmo di Romm riguarda soprattutto la tecnologia. Il miracolo dell'energia pulita è già qui, perché, sostiene l'ambientalista, non c'è più bisogno di una rivoluzione tecnologica per battere petrolio, carbone e gas. Sole e vento possono essere, già oggi, più convenienti dei combustibili fossili. Chiedere, per credere, all'Enel. La divisione Green Power del gigante elettrico italiano ritiene di poter produrre elettricità, una volta con il sole, una volta con il gas, a metà del costo di una centrale a gas. Produrre elettricità con il metano costa circa 6 centesimi di dollaro a kilowattora. Ma, nello scorso gennaio, l'Enel si è offerta di produrre elettricità, in Marocco, a 3 cents a kilowattora con il vento. E due mesi dopo, a marzo, in Messico, ha propo-





Chi investe di più

- 1 Cina**
Investimenti in energia rinnovabile e combustibili
- 2 Mauritania**
Investimenti in energia rinnovabile e combustibili per Pil
- 3 Turchia**
Capacità energia geotermica
- 4 Cina**
Capacità energia idroelettrica
- 5 Cina**
Capacità energia solare
- 6 Marocco**
Capacità di concentrazione energia solare termica
- 7 Cina**
Capacità energia eolica
- 8 Cina**
Capacità riscaldamento solare dell'acqua
- 9 Stati Uniti**
Produzione di biodiesel
- 10 Stati Uniti**
Produzione di etanolo combustibile

sto una centrale fotovoltaica a 3,6 cents.

Marocco e Messico non sono due posti qualsiasi, sono località in cui la materia prima — vento e sole — è particolarmente abbondante. E ogni appalto fa storia a sé. Però, l'Enel non è sola. In altre regioni, come il Golfo Persico, altre aziende stanno facendo offerte simili. Ora, ciò che conta in questi prezzi stracciati, fuori da ogni sussidio, è che dimostrano come le fonti alternative possano essere già oggi direttamente competitive. E tanto più lo saranno quanto più migliorano le tecniche di immagazzinamento dell'energia, per far fronte alla volatilità di sole e vento. Anche se, dalle superbatterie, l'immaginario popolare si aspetta di più della corrente per il frigo e il condizionatore. Si aspetta l'auto del futuro, senza benzina. Bene, eccola: anche questa è assai più vicina di quanto si potesse pensare anche solo po-

Un passo indietro nei primi tre mesi del 2016 per l'Italia: la quota di energia alternativa è scesa del 7% rispetto al 2015

chi mesi fa.

Nel 2013, la Iea, l'organizzazione che segue il mondo dell'energia per conto dell'Ocse, calcolava che l'auto elettrica avrebbe raggiunto una parità di costo con i veicoli a benzina, quando il prezzo delle batterie fosse sceso a 300 dollari per kilowattora di energia immagazzinata. Ci arriveremo, diceva la Iea, nel 2020. Troppo pessimisti. Secondo *Nature*, a 300 dollari i produttori più avanzati sono arrivati già nel 2014. E, se dobbiamo credere agli annunci, sono andati anche molto più in là. La Gm metterà sul mercato la sua elettrica, la Chevrolet Bolt, nel prossimo autunno. La sua batteria coreana (Lg) costa solo 145 dollari per kWh. E, nel 2022, il prezzo sarà sceso a 100 dollari. Forse non c'è da aspettare molto per i miracoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SIDERURGIA E PIANI AMBIENTALI

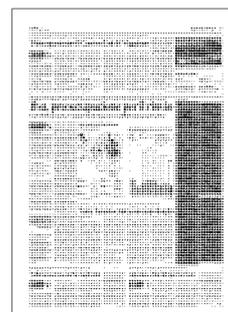
La difficile quadratura della cessione Ilva

di **Paolo Bricco**

La scelta del Governo di affidare a un comitato di esperti la prima valutazione dei piani ambientali elaborati dalle cordate in corsa per l'Ilva allunga i tempi dell'operazione, con ricadute sulla già compromessa finanza di impresa e sulla ormai sfibrata tenuta emotiva e sociale

di Taranto. È l'ennesimo rinvio in un affare che soffre di due problemi strutturali: non riesce a trovare una vera quadratura del cerchio finanziaria e non sa come uscire dal vicolo cieco dei commissariamenti e degli impianti sotto sequestro.

Continua ► pagina 9



**Paolo
Bricco**

La difficile quadratura per una cessione dai tempi lunghi

► Continua da pagina 1

Questo ennesimo rinvio - in una vicenda che ormai dura da quattro anni - contiene degli elementi di criticabilità, anche perché mostra alle dieci imprese straniere in lizza per l'Ilva (o per una parte di essa) quanto ogni percorso - regolamentare e giuridico, perfino quello di un'asta pubblica - sia da noi rinegoziabile e modificabile in ogni momento.

Questa criticabilità verrebbe mitigata se invece l'intera operazione fosse in realtà un cassetto a doppio fondo: in apparenza un ulteriore impulso a garantire l'aspetto green del turn-around, in realtà una tecnica politico-amministrativa per dare più tempo alle varie cordate che si stanno organizzando, così da avere un maggior numero di offerte fra

cui scegliere. Restiamo però a quello che si vede a occhio nudo e che si legge nei documenti del Governo: la priorità a una attenta e approfondita analisi del piano ambientale dei concorrenti. A questo proposito, nessuno mette in dubbio la legittimità di ogni scelta che miri a porre in primo piano la risoluzione della questione della salute pubblica, che rappresenta il vulnus principale - per i lavoratori dell'acciaieria e gli abitanti di Taranto - da cui tutto ha avuto origine. Tuttavia, in una vicenda che ha visto il tema ambientale assumere le fisionomie più diverse, a questo punto non si possono sottovalutare le conseguenze pratiche dell'attuale procrastinazione. Allungando in prima battuta di quattro mesi i tempi per consentire le deduzioni degli "esperti" e le controdeduzioni delle aziende, si rischia di spostare alla fine del 2016 la scelta del miglior offerente.

Non male, per una impresa commissariata che, negli anni scorsi, ha perso fra i 15 e i 50 milioni di euro al mese. Per fortuna che, negli ultimi tempi, il mercato italiano ha ripreso un poco di vigore e la marginalità sulle singole unità di prodotto - per Taranto come per il resto della siderurgia italiana - è tornata a crescere. In ogni caso, altri soldi si perderanno: ma

queste nuove perdite semplicemente si inseriranno in un contesto strutturale che ha avuto nei sequestri e nel commissariamento, con l'uscita dal mercato dell'Ilva, i peccati originali. Nuove perdite, su una montagna di erosione del valore.

C'è, poi, un tema di credibilità internazionale dell'Italia. ArcelorMittal, i turchi di Erdemir, il gruppo Bolloré, i cinesi del P&C Shenzhen Fund, il fondo americano Erp Compliant Fund e i brasiliani di Csn Steel sono alcune delle imprese straniere che hanno manifestato interesse per l'Ilva in amministrazione straordinaria, nella sua totalità o in una qualche sua parte. Senza stare a sindacare a chi, fra questi gruppi, potrebbe andare bene un allungamento dei tempi, appare evidente che il messaggio espresso - in una gara a connotazione volutamente internazionale - è

LE PRIORITÀ
**La salvaguardia
di ambiente e salute
è certo importante,
ma procrastinare
avrà delle conseguenze**

IL RISCHIO
**La scelta della migliore
offerta potrebbe
avvenire a fine anno.
ma l'azienda continua
a perdere competitività**

quello di una rinegoziabilità continua dei termini delle questioni. Resta, sullo sfondo, la domanda sul perché il Governo abbia scelto, a un mese dalla conclusione di un iter avviatosi alla fine dell'anno scorso, di buttare la palla - temporalmente parlando - in avanti.

Se avesse consistenza l'ipotesi che tutto questo servirebbe ad aumentare il numero di cordate dando il tempo necessario a tutte di organizzarsi con una fisionomia finanziaria adeguata, non scaricando così su un sistema bancario provato dalla crisi la necessità di finanziare in toto il circolante, sarebbe poi auspicabile che il Governo fosse fino in fondo super-partes, valutando nel merito tutte le offerte, senza decisioni pregiudiziali o scelte con il pilota automatico. Anche se, davvero, in questa vicenda il profilo strutturale - formato da sequestri, commissariamenti e perdite enormi - ha creato un triangolo nero da cui sarà molto difficile uscire. Per l'Ilva, per l'economia italiana, per il Paese.

Grandi opere. Il progetto più avanti è quello con l'Austria: lavori al 21%, la galleria record da 64 km sarà pronta nel 2025 - Sulla Torino-Lione i lavori principali partiranno solo dal 2018

Brennero, Frejus, Giovi: i tunnel italiani

Nel 2025, se tutto andrà come previsto, il Brennero scalerà il Gottardo come tunnel ferroviario più lungo del mondo, con i suoi 64 km di doppia canna parallela contro i 57 km della galleria svizzera inaugurata ieri (55 km sono la lunghezza del nuovo tunnel di base, da Fortezza a Innsbruck, che diventeranno 64 collegandosi con l'esistente circonvallazione ferroviaria di Innsbruck).

La realizzazione della nuova linea ad alta capacità ferroviaria Italia-Austria (sotto il valico del Brennero, tra Alto Adige e Tirolo) è il progetto più avanzato a cui sta lavorando l'Italia per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con il Nord Europa, per un costo totale di 4,4 miliardi di euro (altrettanti ne mette l'Austria): i lavori sono in corso, al 12% circa di avanzamento, l'obiettivo è di concluderli il 31 dicembre 2025.

La galleria servirà soprattutto per il trasporto merci, grazie

TERZO VALICO

La linea di Genova (Giovi) è in forte ritardo (12% di avanzamento) e non centerà la previsione ufficiale fine lavori al 2021

all'abbattimento quasi totale delle pendenze (la linea attuale è del 1867). I lavori per i cunicoli esplorativi del Brennero sono partiti nell'agosto 2008, quelli per le gallerie principali nel 2011, e il progetto è in forte accelerazione. Finora sono stati spesi 952 milioni di euro (il 21,6%), di cui 211 milioni nel 2015, ma già quest'anno si prevede di salire a 400 milioni di spesa, per arrivare a 600 milioni nel 2017. Nei giorni scorsi è stata aggiudicata la gara da 1,4 miliardi per le opere principali sul lato italiano (Astaldi-Ghella, con offerta di 993 milioni), mentre i nuovi fondi Cipe (1° maggio) consentiranno a Bbt di

pubblicare dopo l'estate la gara da 1,8 miliardi per le opere principali sul lato austriaco.

L'altro megatunnel di valico italiano è quello per la nuova linea Torino-Lione (57 km di galleria, come il Gottardo), 2,6 miliardi di euro a carico dell'Italia per la tratta internazionale di valico (1,99 miliardi li deve mettere la Francia): qui il progetto è più indietro, dopo anni di scontri e revisioni progettuali (il costo per l'Italia, dal 2010 a oggi, è però sceso da 8,9 a 4,4 miliardi di euro, di cui 2,6 per la tratta internazionale), i lavori per la linea sulla tratta internazionale partiranno non prima del 2017/2018, per

concludersi a fine 2020. La tratta italiana è ancora in progettazione, da finanziare.

A valle delle linee con la Svizzera, le due direttrici Basilea-Sempione-Novara e Basilea-Gottardo-Ceneri, Rfi (Gruppo Fs) ha in corso interventi di ammodernamento delle linee esistenti per oltre 600 milioni di euro, per arrivare in tempo al 2020 (si veda il servizio sopra), ma non si tratta di nuovi tunnel, solo opere di adeguamento tecnico o tecnologico delle linee esistenti.

Il tunnel italiano, sulla direttrice Genova-Rotterdam (Sempione e Gotardo), è più a sud, il Terzo valico dei Giovi, sotto l'Appennino ligure: una nuova tratta ad alta capacità di 53 km di lunghezza di cui 37 in galleria, che costa 6,2 miliardi di euro (tutti a carico dell'Italia, di cui 2,2 già reperiti e il resto da trovare): i lavori sono in corso e la fine dei cantieri è prevista nel 2021. Il ritardo però è evidente, e la previsione non sarà rispettata. «Il Terzo valico - ammette il ministro Delrio - è un po' in affanno per i problemi di finanziamento negli anni scorsi e per il nodo dello smaltimento delle terre da scavo. Ora abbiamo risolto entrambi i problemi, si potrà un po' recuperare, comunque il punto non è un anno in più. In questa prima fase le opere indispensabili sull'asse con la Svizzera sono quelle che completeremo nel 2020».

A.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE OPERE

Brennero (Italia-Austria)

■ Tunnel ferroviario ad alta capacità di 57 km, diventerà 64 km collegandosi a tunnel di Innsbruck. Costa 8,8 miliardi, 4,4 a carico dell'Italia (aiuti Ue del 40%). Lavori al 22%, fine prevista nel 2025.

Torino-Lione

■ Linea ad alta capacità, 57 km di galleria sotto il Frejus. Il costo a carico dell'Italia è di 4,4 miliardi di euro, di cui 2,6 per la tratta internazionale (in corso i cunicoli esplorativi, fine lavori prevista al 2029)

Terzo Valico (Genova-Rotterdam)

■ Costo 6,2 miliardi (2,2 finanziati), lavori al 12%, in forte ritardo rispetto all'obiettivo del 2021

