

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 5 agosto 2017



ENERGIA

Corriere Della Sera 05/08/17 P. 40 Batterie al sale per gestire l'energia solare «fatta» in casa Sergio Bocconi 1

TAV

Sole 24 Ore 05/08/17 P. 1-9 Sconti fiscali e meno traffico La Tav che piace ai francesi Francesco Antonioli 2

Batterie al sale per gestire l'energia solare «fatta» in casa

La start up Une mette a punto il sistema Zhero, verrà distribuito da Elmec

L'innovazione

di **Sergio Bocconi**

Giuliano Scaltriti è proprio "figlio" del distretto che, fra Reggio Emilia e Modena, ha sviluppato eccellenze italiane nella meccanica di precisione. Studi tecnici e specializzazioni in informatica ed elettronica, una passione per l'ambiente e i materiali ecologici, lavora in alcune aziende del settore quindi comincia a elaborare un progetto suo.

Nasce così nel 2012 a Correggio la sua start-up, Une, acronimo di Universal nature energy. Che ha sviluppato Zhero, un sistema che raccoglie, conserva e gestisce l'energia prodotta da impianti fotovoltaici residenziali ottimizzando l'autoconsumo. E che si distingue perché utilizza batterie al sale messe a punto dal gruppo Fiamm, resistenti, di lunga durata e riciclabili, include tutto e va solo associato ai pannelli solari. E ha già un «track record» di cinque anni: 20 sistemi instal-

lati e funzionanti.

Ora Zhero va sul mercato, grazie anche all'accordo di distribuzione per l'Italia con Elmec solar, società specializzata nel fotovoltaico che ha sede a Brunello (Varese) e fa parte del gruppo di servizi informatici Elmec. «Abbiamo conosciuto Une attraverso Fiamm», spiega Alessandro Villa, amministratore delegato di Elmec solar «perché l'accumulo di energia è uno dei temi del futuro nel fotovoltaico. In Fiamm ci hanno parlato del sistema messo a punto da Une che gestisce con logica integrata stoccaggio e utilizzo dell'energia prodotta».

Scaltriti prepara ora il terreno per far compiere alla sua start-up il salto che potrebbe portarla anche in Borsa. Finora in Une hanno lavorato lui, proprietario e amministratore unico, e otto dipendenti. «Abbiamo anche coinvolto 40 ingegneri che hanno collabora-

to nelle varie fasi della realizzazione di Zhero». Che ha ricevuto il sigillo di eccellenza Ue e nel 2016 si è aggiudicato con il Politecnico di Milano il progetto europeo per le energie rinnovabili InteGridy insieme ad altri 30 partner comunitari. «Zhero», sottolinea Scaltriti, ha anche partecipato al progetto scientifico Biosphera 2.0, promosso fra gli altri da Politecnico Torino e

Le assunzioni

In programma per raggiungere i primi obiettivi ci sono una ventina di assunzioni

L'obiettivo

Una prima linea sarà in grado di produrre cinquemila Zhero nel corso di un anno

Università Valle D'Aosta, gestendo l'energia prodotta dai pannelli in una casa itinerante autonoma in qualunque situazione geografica. Attualmente è sperimentata dall'esercito a Roma».

I primi 30 Zhero sono già in produzione nella sede che presto diventerà "vecchia": nella nuova si produrrà, si farà formazione e ci sarà una foresteria per chi verrà a conoscere il nuovo sistema. Perfino il prudente Scaltriti (titolare di tre brevetti) si lascia andare a numeri-obiettivo che parlano di un possibile boom: una prima linea sarà in grado di produrre 5 mila Zhero l'anno e ne è già stata ipotizzata una seconda per l'eventuale raddoppio. Andasse tutto secondo i piani più ambiziosi Une diventerebbe un'azienda da 100-140 milioni di fatturato. E per raggiungere il primo target sono in programma 20 assunzioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

20

i sistemi di accumulo energetico con batterie al sale Zhero messi a punto da Une già installati e funzionanti. Ora si parte con la produzione dopo l'intesa di distribuzione con Elmec solar



Giuliano Scaltriti, fondatore della start up Une



TORINO-LIONE

*Sconti fiscali
e meno traffico
La Tav che piace
ai francesi*

In attesa del vertice Macron-Gentiloni di fine settembre che affronterà il tema dei fondi, il cantiere Tav in territorio francese è al lavoro 24 ore su 24. Il sindaco di Saint-Martin-La Porte: «Fiscalità di ritorno, e 41 milioni per il nostro Comune. La Tav è sviluppo». **Antonoli** ▶ pag. 9



Alta velocità. Viaggio a Saint-Martin-La-Porte, in valle Maurienne, nel cantiere transalpino della nuova linea ferroviaria che collegherà Lione e Torino

La Tav francese, sconti fiscali e meno Tir

Nonostante la riflessione sui costi voluta dal governo Macron sotto le Alpi si lavora 24 ore su 24



IL NODO INFRASTRUTTURE

Francesco Antonioli

SAINT-MARTIN-LA-PORTE. Dal nostro inviato

È curioso sentire dai cugini transalpini che sulla Tav Torino-Lione intendono prendersi una "pausa". Già di primo mattino decine di persone si muovono senza sosta: sembrano avere l'argento vivo addosso. «Bonjour, monsieur», esordisce Xavier Darmendrail, direttore Procedure, accordi e concertazioni in la Francia di Telt (*Tunnel Eurialpin Lyon Turin*). Non c'è filo spinato. Non ci sono autoblindo e gendarmi in assetto di guerra e tenuta anti-sommossa come sul versante italiano valsusino. Non si vedono

LE SINERGIE

Un gruppo di sei aziende, di cui la metà italiane, dà lavoro a 400 persone: diventeranno oltre duemila nel picco della manodopera

IL CONFRONTO

Il 27 settembre a Lione il primo bilaterale dei due Paesi nell'era Macron: si capiranno le intenzioni dell'Esagono sulla Tav

quale è scritto: Tavenon c'è un Erri De Luca paracadutato dalla capitale che invita democraticamente al sabotaggio.

Benvenuti a Saint-Martin-La-Porte, principale cantiere della nuova linea ferroviaria ad alta capacità sul versante francese. Valle della Maurienne, dipartimento della Savoia, regione del Rhône-Alpes: ecco il punto di partenza della galleria geognostica di nove chilometri scavata «nell'asse e nel diametro» - come dicono i tecnici - del futuro tunnel di base del Moncenisio. Alla fine sarà il traforo più lungo del mondo: 57,5 chilometri. Ma non bisogna perdere tempo. Un caffè (oddio, un caffè è una parola grossa nell'Esagono...) e via. Darmendrail m'indica stivali e giubbotto rifrangente. Un camioncino speciale ci porta giù dalla discenderia, quasi due chilometri e mezzo nel cuore della montagna. Come in un formicaio vanno e vengono omini con il caschetto giallo. Lavorano 364 giorni all'anno, 24 ore su 24, divisi in tre turni. Si fermano soltanto il 4 dicembre, festa di Santa Barbara, martire del fuoco e patrona degli artificieri. Ecco perché la dichiarazione del ministro dei Trasporti Elisabeth Borne circa la "pausa" da prendere sulla Tav suona curiosa. Certo è che non riguarda la tratta internazionale.

Entriamo in un piccolo bunker: è una *cabine survie*, una delle tante celle di sicurezza che permette di resistere per qualche giorno in attesa dei soccorsi con ossigeno, riserve di acqua e viveri in caso d'incendio. Nel ventre della roccia c'è Federica. È una TBM, cioè una *tunnel boring machine*, una fresa su misura costruita in Borgogna: 135 metri di lunghezza, 2,400 tonnellate di peso, una potenza di 5 megaWatt. «L'equivalente di otto motori di Formula 1», commenta Xavier con una erre

grattata alla Jean Alesi. Racconta che per trasportarla fino a Saint-Martin-La-Porte, la scorsa estate, sono stati necessari 34 convogli eccezionali per un viaggio di 418 chilometri. C'è rumore, fa caldo: ci infiliamo fin verso la testa del gigantesco marchingegno su per scalette e lungo strette passerelle. «Vede?» - indica Darmendrail - Federica scava ruotando, grazie ai cutter che frantumano la roccia. Il materiale di scavo viene posato direttamente sul nastro trasportatore. Avanzando, la macchina costruisce il rivestimento del tunnel che si lascia alle spalle posizionando i "conci" - le arcate della galleria in cemento - fabbricati a poca distanza dal cantiere in uno stabilimento dismesso e riportato in vita da noi della Torino-Lione.

Siamo a 500 metri di altitudine (il tunnel storico corre invece a quota 1.300). Il cantiere SMP4 è gestito da un raggruppamento di imprese (tre francesi e tre italiane): Spie batignolles TPCI (capofila), Eiffage Génie Civil, Ghella Spa, Cmc di Ravenna, Cogeis Spa e Sotrabas. Complessivamente il sito dà lavoro a 400 persone, considerando anche interinali, subappalti, fornitori e prestatori di servizi. Un indotto che raggiungerà le duemila persone al picco della manodopera, con il 64% di provenienza locale e regionale. Servono 37 diverse figure professionali, ma - tra queste - vi sono alcuni profili carenti: ingegneri dell'automazione, minatori, conducenti di macchinari. «Per ovviare - incalza Xavier - come Telt abbiamo avviato la promozione di percorsi formativi nei confronti di studenti, apprendisti e operatori dell'orientamento».

Merito della procedura «Démarche Grand Chantier», che ha già fatto stanziare quasi 41 milioni di euro in favore del territorio. Ne

sa qualcosa Marc Tournabien, dal 1995 sindaco di Saint-Julien-Montenis e vicepresidente della *Communauté de Communes de Maurienne Arvan*. «È almeno dal 1990 che lavoriamo sul progetto della Torino-Lione - spiega il primo cittadino - e le nostre comunità, progressivamente, lo hanno fatto proprio. Siamo convinti che servirà a togliere il traffico pesante dalle strade. Abbiamo ottenuto una "fiscalità di ritorno" e benefici indotti. Nel mio Comune, per esempio, con le tonnellate del materiale estratto per creare le gallerie abbiamo ricostruito una collina ora trasformata in parco naturale». Arriva Florent Martin, direttore del cantiere SMP4. Rassicura: «Nel 2021 sarà tutto concluso». Dalle discenderie partiranno nove frese in direzione Italia o Francia in contemporanea. I cantieri tradizionali, in cui si lavorerà con gli esplosivi, saranno al massimo sette.

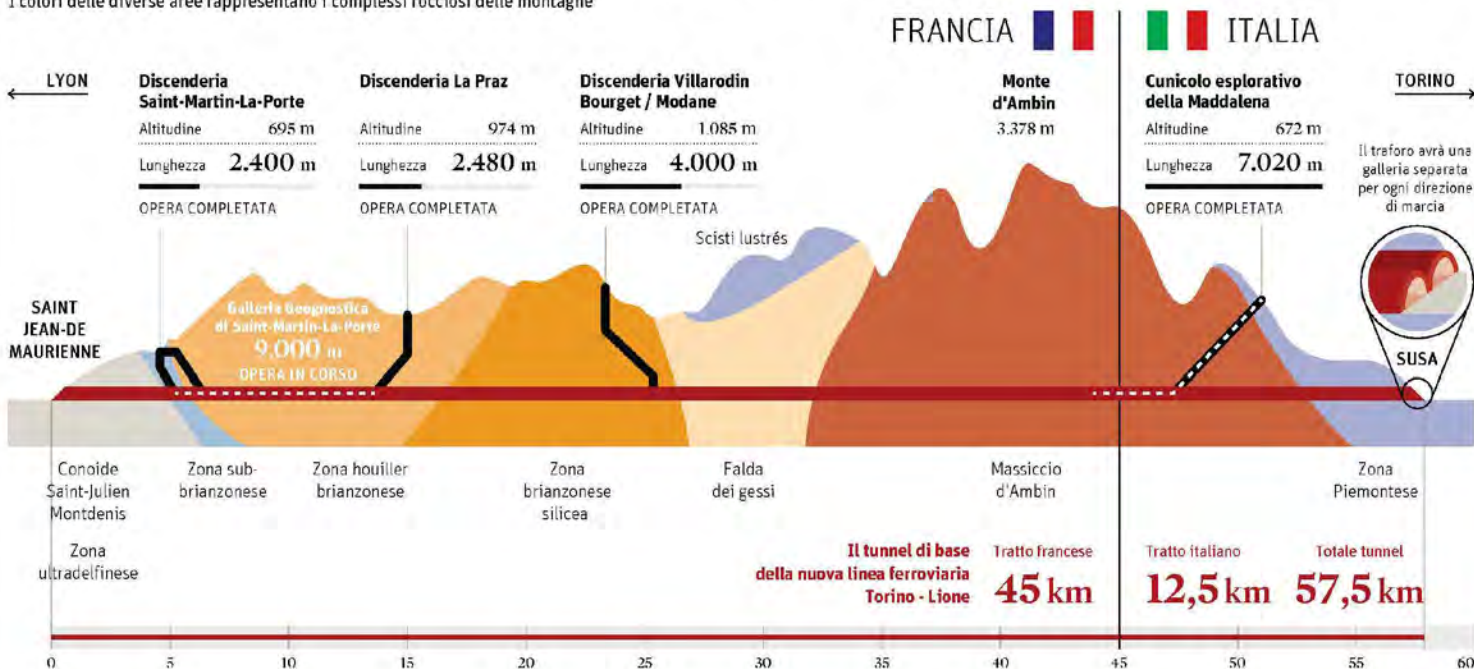
A Saint-Martin-La-Porte, negli uffici poco prima dell'ingresso della galleria c'è sempre un addetto pronto a rispondere alle domande dei cittadini. È una delle opzioni volute fortemente da Telt, che è il "promotore pubblico" responsabile della realizzazione e della gestione della sezione transfrontaliera della futura linea ferroviaria merci e passeggeri. Tra discenderie e parti del tunnel di base sono già stati scavati 20 chilometri. All'ingresso della sede di Torino, giusto per iniettare adrenalina, hanno piazzato un count-down di quanti mesi e minuti ci separano dal 2029, anno in cui la Tav entrerà in funzione. La prossima tappa strategica, comunque, sarà a Lione il 27 settembre con il primo bilaterale Francia-Italia dell'era Macron. Si trasformerà in una pausa proficua?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sezione del traforo

La sezione geologica dei 57,5 chilometri del tunnel di base della nuova linea ferroviaria Torino - Lione
I colori delle diverse aree rappresentano i complessi rocciosi delle montagne



Dentro la montagna. I tecnici al lavoro nel tratto francese del tunnel di base della nuova linea ferroviaria Lione-Torino. Sopra, da sinistra, Marc Tournabien, sindaco di Saint-Julien-Montdenis, e Xavier Darmendrail, direttore Telt Procedure, accordi e concertazioni per la Francia