

IL NUOVO ESECUTIVO

Per costruire un impianto ci vogliono dai sette ai dieci anni. Nel 2020 la Francia potrebbe già avere il nucleare pulito di quarta generazione

Il «miracolo» a 6 corsie e a due binari ferroviari? Un ennesimo spot. Sempre con la spada di Damocle dell'impatto ambientale

Che bell'ambiente: cemento e centrali atomiche

Nucleare, quanto mi costi Ma Scajola non ci pensa...

**Per ogni centrale ci vogliono 5 miliardi
E le scorie dove verrebbero sistemate?**

di Roberto Rossi / Roma

ATOMO Contro il caro energia si torni all'atomo «a tappe accelerate». Il neo ministro delle Attività produttive Claudio Scajola non ha fatto passare neanche un giorno dal suo insediamento per riaprire una ferita di venti anni fa: quella sul nucleare. E scatenerà polemiche. Una ricetta «vecchia e antieconomi-

ca» l'ha bollata Legambiente. E, si potrebbe aggiungere, di difficile attuazione. Perché ricostruire centrali nucleari in Italia, in questo momento, presenta due forti controindicazioni: i costi e i fattori di rischio. È una costante: in entrambi i casi sarà la comunità a farsene carico.

L'uscita di Scajola non è peregrina. In Europa il dibattito è acceso e apertissimo. Una parte consistente dell'opinione pubblica vede l'energia nucleare come antidoto alla crescita del petrolio e alla dipendenza del gas. Inoltre entro il 2025 l'80% degli impianti esistenti (nel Continente ce ne sono 196) espierà. E andrà ridiscusso il loro ruolo. Gli impianti sono divisi per generazione. La distinzione si basa sull'anno di messa in opera. Più la generazione è alta, migliori sono le tecnologie, la sicurezza ambientale, l'efficienza dell'impianto, minori le scorie e il rischio di proliferazione nucleare. Le centrali costruite entro il 2000 sono considerate di «seconda» (lo era anche Chernobyl). La «terza» generazione, come il progetto Epr francese, riguarda quelle costruite entro il 2015-2020. La «quarta», il cosiddetto nucleare pulito, riguarderà, invece, gli impianti attivati a partire dal 2020-2030.

Un impianto rende economicamente dopo dieci anni. Un rischio d'impresa troppo alto per gli operatori privati

di. Questo è l'investimento iniziale. Il conto economico, però, si fa su 40 anni, tempo di vita di una centrale. In questo lasso di tempo la società deve fare tanti soldi da ripianare l'investimento e ripagare lo smantellamento (il decommissioning) che può durare dai 30 ai 40 anni. Quanto costa lo smantellamento? Da 600 milioni a un miliardo. Ma sono stime in continua crescita. In poche parole ogni centrale costa dai 4 ai 5 miliardi. In Italia, per incidere sul mix energetico dell'Italia (con il 25%), ne servirebbero tre. Tantissimi soldi. Che vengono recuperati non prima di dieci anni. In Europa, dove per l'energia c'è un regime di libero mercato, è difficile trovare società che possa sostenere tempi così lunghi per un ritorno economico. È quindi possibile che di una parte dei costi si faccia carico la comunità. Come in Inghilterra, dove il decommissioning è pagato in parte dai contribuenti. O come in Finlandia,

una degli ultimi paesi che ha costruito una centrale, dove il rischio di impresa è stato coperto attraverso la creazione di un consorzio di grandi consumatori (aziende in genere) che acquistano l'energia prodotta a scatola chiusa con prezzi e tempi prefissati. Oltre ai costi resta il problema dei fattori di rischio. In primo luogo delle scorie. Il combustibile nucleare ne produce di tre tipi: di prima, seconda e terza categoria. Queste ultime, che rappresentano il 5% del totale, sono quelle smaltibili in un arco di tempo pari a 100mila anni. Le altre da uno a 300 anni. In Italia, dopo la rivolta di Scansano l'unico, non si è trovata una sistemazione neanche per quelle delle vecchie centrali (Caorso, Latina, Trino Vercellese, Garigliano). Allora viene da chiedersi perché tutta questa fretta da parte del neo ministro. Neanche la nostra dipendenza al petrolio e il gas, come spiegazione regge. Perché per costruire una centrale ex novo servono dai sette ai dieci anni. E la stima è ottimistica in un Paese come l'Italia dove si fa fatica a costruire un termovalorizzatore. Vuol dire che una centrale italiana potrà essere operativa quando i francesi partiranno con lo sperimentare la quarta generazione (2020). Allora si potrebbe aspettare. Sarebbe più conveniente.

Ancora Ponte di Messina? Senza progetto né fondi

**Matteoli rilancia il chiodo fisso della destra
Dal caos Impregilo all'attesa della mafia**

di Eduardo Di Blasi / Roma

IL PONTE e la Pedemontana lombarda prima di tutto. Assieme all'Alta Velocità ferroviaria che dovrà passare in Val di Susa, e, in direzione Sud, arrivare oltre Napoli. Assieme all'autostrada Tirrenica e al Mose di Venezia. Il ministro Altero Matteoli, appena ritornato al governo del Paese (nel 2001 fu all'Ambiente

be, la faccenda non è nuova per la destra al governo. Nell'agosto del 2006 fu un organo tecnico come il Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) a sancire che delle Grandi Opere inserite nella Legge Obiettivo, fiore all'occhiello del

milioni di euro e la promessa di consegnare i lavori con 8 mesi d'anticipo sui 78 previsti (sette anni invece di sette e mezzo). Ribasso che da alcuni (in primis l'altra contendente, la Astaldi, che poi fece ricorso al Tar) fu giudicato sproporzionato. Non esiste d'altronde ad oggi alcun progetto esecutivo dell'opera con sei corsie stradali, due binarie dalla capacità stimata di 6mila vetture al giorno e 200 treni. Il progetto non è mancante per negligenza di qualcuno, ben inteso. Ma perché il progetto definitivo doveva essere consegnato dall'aggiudicatario «dopo» aver vinto l'appalto (la cordata capitanata da Impregilo si sarebbe avvalsa delle società Covi A/S, Sund & Bael A/S e Buckland & Taylor Std). Anche i fondi disponibili, spiega Anna Donati, esponente dei Verdi che nella passata legislatura presiedeva la Commissione Lavori Pubblici del Senato, sono pressoché ridotti a zero. Gli unici subito disponibili, quelli ex Fintecna (950 milioni di euro per la Sicilia e a circa 415 per la Calabria) sono infatti stati destinati dal passato governo alle infrastrutture di base delle due regioni interessate dal progetto del Ponte. Soldi pubblici, ben inteso, perché i privati hanno da tempo capito che la gestio-

e Territorio, oggi è alle Infrastrutture), fissa le priorità della sua agenda. E resuscita la sempreverde promessa elettorale: costruire il Ponte di Messina, l'opera più costosa (sei miliardi di euro) nella storia delle costruzioni del nostro Paese, giudicata inutile dal passato governo e molto utile alle due associazioni malavitose (la mafia da una parte dello Stretto, la 'ndrangheta dall'altra) che lo ritenevano (fanno fede le indagini della Direzione Distrettuale Antimafia) l'affare del secolo dentro il quale continuare a fare imprenditoria. Non tutte le priorità enunciate dal neo-ministro Matteoli hanno ad oggi una copertura finanziaria. E, si direb-



Un'elaborazione al computer del ponte sullo Stretto di Messina. Foto Ansa



Una centrale nucleare in Germania. Foto Heribert Proepper/Agf

TEMPI CHE CAMBIANO

La peppola, il Ministro e Realacci

«È una persona onesta, una nomina di qualità». Così il deputato Pd e ministro ombra dell'Ambiente, Ermete Realacci, omaggia il ministro delle Infrastrutture Matteo. In passato il padarano di Fini era il terrore degli ecologisti. Quando Matteoli era ministro dell'Ambiente, nel Berlusconi I, si decò di una medaglia particolare: il premio Attila. Per cercare i voti dei cacciatori, voleva depenalizzare i reati venatori e anticipare l'apertura della caccia ad agosto (e posticipare la chiusura a marzo). Il Wwf scelse il fringuello e la peppola - che il ministro voleva morti - come bandiere della battaglia. All'epoca l'amico Ruggero Barbetti si batteva con le taniche di benzina contro i parchi. E Matteoli si dichiarò subito contro la «diligante parcomania». Il governo durò poco. Attila ripartì con le sue truppe nel 2001, con il Berlusconi II. Ora i parchi fanno gola. All'Elba nomina commissario Barbetti: quello che guidava il movimento antiparco. Altri Umi, tessarati per An, vennero piazzati da Matteoli qua e là. Il presidente onorario di Legambiente, Realacci, si allarmò: «Il ministro riferisca in Parlamento». Intanto, «l'uomo onesto» veniva indagato per favoreggiamento in abusi edilizi all'Elba. Scusi, Realacci, ma è lo stesso Matteoli di allora? E lei, è lo stesso Ermete Realacci, presidente onorario di Legambiente? m.buc.

LA STORIA Sulla Siracusa-Gela, che si aspetta da 40 anni, salta l'apertura di un lotto di 16 km: c'è un crollo di 20 metri di strada. E la magistratura ordina il sequestro

Sicilia Grandi Opere: l'autostrada frana prima ancora dell'inaugurazione

di Alessio Gervasi / Palermo

Chissà quanti automobilisti, camionisti, motociclisti e camperisti che in questo lungo ponte girano in lungo e in largo per lo Stivale hanno mai sentito parlare del famigerato «corridoio 5 Berlino-Palermo», che dovrebbe avvicinare la Sicilia all'Europa e far viaggiare uomini e cose il più rapidamente possibile. Invece, più si scende al Sud e meno si ha percezione di strade, autostrade o corridoi di collegamento strategico ed europeo. In Sicilia il fiore all'occhiello dell'Isola è a tutti gli effetti l'autostrada Palermo-Messina trionfalmente inaugurata da Berlusconi il 21 dicembre 2004, ormai consegnata alla storia come «la prima auto-

strada del mondo a senso unico» - il primo anno la si è potuto percorrere solamente da Palermo verso Messina e non viceversa - e che ancora oggi è più simile a una regia trazzera che a un'autostrada, senza le più elementari norme di sicurezza e con

La magistratura ha emesso già 8 avvisi di garanzia per capire come è stato possibile

le gallerie (più di un terzo del percorso) non monitorate e abbandonate, assieme ai viaggiatori, al proprio destino. Il vero nodo gordiano però è l'autostrada Siracusa-Gela. La madre di tutte le incompiute. Un'opera attesa da quarant'anni che ancora oggi si misura in centimetri e che a pochi giorni dall'agognata apertura di un piccolo lotto di 16 chilometri - da Rosolini a Noto - è stata sequestrata dalla Magistratura per un cedimento dell'asfalto con fenditure profonde venti (20!) metri. Un'autostrada che a sentire la festosa politica della Trinacria nella recente e vincente campagna elettorale sarebbe dovuta esser pronta già il 30 aprile ma che invece è miseramente franata

una manciata di giorni prima, ancor prima di venire aperta al traffico e dunque senza che sul suo nero, lucido e immacolato asfalto fosse transitata neppure una motocicletta. E la Procura di Siracusa ne ha disposto il sequestro, nei giorni scorsi, emettendo al contempo otto avvisi di garanzia, per cercare di capire co-

La Polizia: «Il grave dissesto dovuto a lavori fatti violando il progetto o usando materiali non previsti»

m'è possibile che un asfalto intonso si sia crepato, franato e malamente (pericolosamente) spaccato senza che vi sia mai passato nessuno sopra. Il sospetto, ben chiaro in una nota diramata dalla Polstrada, è che «il grave dissesto che caratterizza l'autostrada è con ogni probabilità imputabile o ad una pessima esecuzione dei lavori realizzati in difformità rispetto al progetto esecutivo o all'utilizzo di materiali per qualità e quantità, o per entrambi i fattori». Sarà per queste referenze dunque che quel buco nero trangugia-denaro pubblico che si cela dietro l'acronimo Cas (Consorzio autostrade siciliane, istituito nel 1997 in seguito alla decisione di unificare i tre con-

sozzi concessionari dell'Anas per la costruzione e gestione delle autostrade Catania-Messina, Palermo-Messina e Siracusa-Gela con lo scopo di razionalizzare la gestione e velocizzare le realizzazioni) ha già pensato di affidare all'impresa «Baldassini-Tognozzi», la stessa che ha fin qui eseguito i lavori incrinati e se-

Rimettere in sicurezza la tratta? Il consorzio Autostrade Siciliane ha chiamato la stessa ditta che l'ha costruita

questri, anche i lavori per rimettere in sicurezza quel pezzo di autostrada che finora in sicurezza non è e che anzi è stato la causa del sequestro della Magistratura. Ma non è tutto, che se il tratto franato misura appena 16 chilometri e l'intera Siracusa-Gela misurerebbe/misurerà all'incirca 130 chilometri, di autostrada vera, percorribile, al momento ce n'è all'incirca per 25 chilometri; e compresi i 14 (da Casibile a Noto) inaugurati alla grande poco più di un mese addietro ma non proprio «reali», visto che sin dall'apertura vige il limite di 80 chilometri orari a causa del manto stradale non del tutto in perfette condizioni e in più il transito è interdetto ai camion e ai mezzi pesanti.