

# Alla ricerca di alternative per non dipendere dal “tiranno”

Titolo originale: “Am Tropf der Tyrannen”

Fonte: Süddeutsche Zeitung

Autore: Oliver Meiler

Data pubblicazione: 11.03.2022

## **Anche l'Italia importa molta energia dalla Russia. Ora cerca disperatamente alternative.**

"Senza il gas russo", ha scritto qualche giorno fa il *Corriere della Sera* di Milano, "avremo un autunno molto freddo". Sia in senso letterale che metaforico.

Gli italiani si stanno rendendo conto di quanto siano diventati dipendenti dalle forniture di gas dall'estero, soprattutto dalla Russia. E dato che con il gas non solo riscaldano e cucinano, ma generano anche gran parte del fabbisogno di elettricità, qui la preoccupazione è forse ancora maggiore che in altri Paesi, ora che la guerra in Ucraina sta mandando in frantumi certezze un tempo date per assodate. La primavera sta per arrivare, anche l'estate non dovrebbe essere un problema. Ma l'autunno si profila come una minaccia oscura.

Recentemente il primo ministro Mario Draghi ha detto in Parlamento che non è da escludere un eventuale razionamento dell'utilizzo di gas, almeno per il settore dell'industria. Ora stiamo facendo i conti con le strategie miopi intraprese in passato, per aver svenduto la nostra autonomia e per un mix energetico scadente. Nel 1980, quando il Paese consumava solamente circa 40 miliardi di metri cubi di gas all'anno, ne produceva ancora quasi la metà da solo, grazie alle 115 piattaforme off-shore situate principalmente nella parte alta dell'Adriatico. Negli ultimi vent'anni la produzione si è ridotta sempre di più e le piattaforme petrolifere sono diventate obsolete, come i combustibili fossili. Ora l'Italia consuma quasi il doppio del gas rispetto a quattro decenni fa, ma ne produce autonomamente solo 3,5 miliardi di metri cubi.

Il resto arriva attraverso gli oleodotti dalla Russia (circa il 40 per cento), dall'Algeria (28 per cento), dall'Azerbaijan (9 per cento), dalla Libia (4 per cento), solo per citare i principali fornitori. Il Qatar invia gas liquefatto tramite navi da carico. Questo viene poi convertito in gas nei depositi di Livorno, Panigaglia e Cavarzere, dove si trova anche la maggior parte delle riserve degli italiani.

Non è molto: se tutte le forniture di gas dall'estero venissero improvvisamente interrotte domani, ne basterebbe appena per otto settimane, spiega Roberto Cingolani, il ministro per la transizione ecologica. Ora l'Italia sta cercando di sfruttare meglio i canali già esistenti e di aumentare i volumi di importazione da fonti non russe, per evitare possibili ricatti da parte di Mosca. Si sta muovendo da sola, perché la situazione è in una fase di stallo. Da quando è scoppiata la guerra, il ministro degli Esteri Luigi Di Maio ha già visitato l'Algeria e il Qatar,

portando con sé l'amministratore delegato della compagnia petrolifera ed energetica italiana Eni.

I negoziati con il Qatar sono difficili perché lo stato del Golfo ha già preso impegni a lungo termine con clienti in Estremo Oriente. Le cose sono andate meglio con l'Algeria, da cui ora sta arrivando più gas che dalla Russia. Ci si aspetta di più anche dall'Azerbaijan; il nuovo gasdotto trans-adriatico è pieno solo a metà. E poi c'è la Libia, l'ex colonia, da cui l'Italia acquistava ingenti quantità di gas, grazie anche alla vicinanza geografica. Ma quando divenne chiaro che Muammar Gheddafi stesse sfruttando questa dipendenza energetica per scopi politici, si cercarono nuovi fornitori. L'Italia non ha imparato molto da questo episodio. Secondo alcuni studi, in questo momento l'Italia potrebbe compensare una perdita totale di gas russo solo con circa la metà del proprio gas, nonché con il gas algerino, azero e libico. Rimarrebbe un deficit di circa 15 miliardi di metri cubi all'anno. Che è molto.

Le alternative? L'Italia non ha centrali nucleari. E le energie rinnovabili non possono essere introdotte così in fretta, ci vuole molto tempo e una buona parte di esso viene mangiato dalla burocrazia. C'è solamente una via d'uscita a breve termine, a cui Draghi ha fatto riferimento con tono rassegnato durante il suo discorso in Parlamento: il governo ha ordinato a sei centrali elettriche a carbone del Paese di prepararsi a riprendere la produzione.

L'Italia si era impegnata a eliminare gradualmente tutte le centrali a carbone entro il 2025, per contribuire a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>. Gli impianti sono responsabili di circa l'otto per cento dell'inquinamento atmosferico del Paese. Quello di La Spezia era già stato chiuso, gli altri avevano ridotto la produzione.

A Monfalcone, nel nord-est, la decisione di chiudere era stata accolta con molto sollievo: il nome del luogo è emblematico di quanto l'energia non pulita sia dannosa per le persone e l'ambiente. Ora, a causa di Vladimir Putin, c'è il rischio che Monfalcone ritorni nuovamente ai tristi vecchi tempi.

Improvvisamente le "trivelle", come vengono chiamate le controverse torri di perforazione, sono nuovamente un problema attuale. Finora c'era sempre stata una forte opposizione nei loro confronti, non solo per motivi ecologici ma anche estetici. E ora? Cingolani ha annunciato che il governo ha semplificato le procedure per l'approvazione di nuovi impianti di perforazione. Una dichiarazione significativa, visto che a farla è stato proprio il ministro che dovrebbe rendere la produzione energetica italiana più rispettosa dell'ambiente.

# Possibili rivali per Lufthansa in Italia?

Titolo originale: "Rivalen für Lufthansa in Italien?"

Fonte: Frankfurter Allgemeine Zeitung

Autori: Timo Kotowski, Christian Schubert, Niklas Záboji

Data pubblicazione: 11.03.2022

## A quanto pare ci sono altri pretendenti per ITA Airways

A quanto pare, oltre a Lufthansa e alla compagnia di navigazione MSC, ci sono altri pretendenti per l'italiana ITA Airways, che deve essere in gran parte privatizzata. Il quotidiano "La Repubblica" ha riferito che anche il gruppo franco-olandese Air France-KLM con la compagnia statunitense Delta Airlines ha manifestato interesse per l'acquisto. Le due società sarebbero sostenute da un fondo internazionale. In precedenza Lufthansa e MSC speravano di poter ispezionare i libri ITA da soli, anche se non avevano ottenuto alcun diritto di esclusività per la revisione in corso.

ITA aveva preferito mantenere il riserbo in merito ad eventuali altre parti interessate. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano non vuole confermare l'offerta di Air France/KLM e Delta. Dietro le quinte ci sono dubbi su quanto riferito dal quotidiano "La Repubblica", ma non sul fatto che ci potrebbero essere altri offerenti. A Roma si dà più credibilità alla versione del quotidiano "Corriere della Sera", secondo cui due società di fondi hanno presentato un'offerta. Ma il governo italiano non sembra darvi troppo peso. Pare che l'offerta più recente sia stata fatta dalla società di fondi statunitense Certares, che ha citato Air France-KLM e Delta come possibili partner commerciali.

Pare che il ministero abbia chiesto ad Air France spiegazioni a riguardo e che gli sia stato detto che la compagnia aveva ancora le mani legate a causa dei requisiti posti dall'UE per la riscossione degli aiuti provenienti dal fondo di ricostruzione europeo. Per ora Air France-KLM e Delta intendono solo rafforzare la partnership esistente con ITA. E la accoglierebbero volentieri nella loro *joint venture*, formata nel 2020 insieme a Virgin Atlantic.

L'interesse di Lufthansa è più grande. In passato la società era interessata anche solamente ad una partnership, ma recentemente l'amministratore delegato Carsten Spohr non ha più escluso un eventuale acquisto, soprattutto perché l'Italia è il più importante mercato estero europeo in cui il gruppo non ha una filiale. Lufthansa non vuole più solamente la maggioranza delle quote ITA.

Per ora Air France-KLM ha rimborsato solo una piccola parte degli aiuti statali ricevuti e quindi non è autorizzata a fare offerte pubbliche di acquisto. Ha rimborsato solamente 500 milioni degli aiuti francesi, i restanti 3,5 miliardi li dovrà restituire tra il 2023 e il 2025. Lufthansa è più avanti. Il gruppo tedesco sarebbe stato autorizzato ad acquisire un massimo del 10 per cento nei concorrenti, a condizione che le partecipazioni tacite e la partecipazione del governo tedesco non siano inferiori al 75 per cento.

Le partecipazioni di 5,7 miliardi di euro sono state restituite, e il governo federale detiene ancora circa 430 milioni di euro del capitale sociale come azionista. A metà febbraio Air France-KLM ha annunciato di essere "convinta" di rimborsare gli aiuti di Stato "il più rapidamente possibile" per liberarsi dalle limitazioni. Ma finora non c'è stata alcuna accelerazione e vi è ancora in sospeso un aumento di capitale previsto fino a 4 miliardi di euro. Lufthansa vorrebbe includere ITA nell'alleanza frequent flyer *Star Alliance*, mentre Air France-KLM e Delta nel patto rivale *Skyteam*.