

Fincantieri ed Enel porteranno il cold ironing nei porti italiani

Bono annuncia l'inedita alleanza durante la prima assemblea annuale di AssArmatori: “Lavoriamo a un sistema economicamente competitivo”



Roma - L'adozione del cold ironing nei porti italiani, il cui avanzamento fino ad oggi è stato quantomeno altalenante a causa di molteplici ragioni – non ultima, la scorsa sostenibilità economica – potrebbe presto subire un'accelerazione.

Ad occuparsene saranno infatti, da ora in avanti, di veri 'big' dell'industria italiana, sia per dimensione che per 'peso' dell'azionista di riferimento, ovvero lo Stato tramite il Ministero dell'Economia e delle Finanze: si tratta di Fincantieri ed Enel.

Ad annunciare l'inedito sodalizio è stato Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri, che – intervenendo al primo annual meeting di AssArmatori, ha rivelato: “Non lo abbiamo ancora annunciato ufficialmente, ma stiamo lavorando con Enel per portare il cold ironing in molto dei principali porti italiani”.

Il sistema, che consente alle navi ormeggiate in banchina di allacciarsi alla rete elettrica terrestre, evitando così di mantenere in funzione i generatori di bordo durante le soste in porto e riducendo in tal modo le emissioni in atmosfera, non ha avuto finora molta fortuna a causa dell'elevato costo per gli utenti, che sono

gli armatori. Motivo per cui, ha ribadito lo stesso Bono, “la sfida è mettere a punto un sistema di cold ironing davvero competitivo dal punto di vista economico. Altrimenti le navi poi non lo utilizzano”.

Lo schema di collaborazione messo in campo da Fincantieri ed Enel sembra ricalcare da vicino quello già adottato a inizio anno dallo stesso gruppo navalmeccanico basato a Trieste e da Snam, il gestore della rete nazionale di gasdotti. Due 'giganti' dell'industria pubblica che uniscono le forze, quella volta non sul tema del cold ironing ma su quello della diffusione (tramite la realizzazione di apposite strutture per lo stoccaggio e la distribuzione finale) del GNL (gas naturale liquefatto) come carburanti navale nei porti italiani.

Nel suo intervento, durante la tavola rotonda seguita alla relazione del Presidente di AssArmatori Stefano Messina, Bono ha poi affrontato la questione dell'acquisizione di STX France, ferma in attesa del passaggio alla DG Competition della Commissione UE, istituzione che – a dire del manager pubblico – “così come funziona oggi andrebbe abolita. Le interpretazioni tecnico-giuridiche della Commissione sono molto lontane dalle reali necessità dell'economia, e in particolar modo dell'industria”.

Le norme che l'Europa si è data, e che forse a suo tempo avevano senso, “oggi ci ingessano e ci impediscono di competere a livello globale. Siamo diventanti quella che una volta era l'Unione Sovietica”.

Paragone ardito, che però ben rappresenta il concetto espresso da Bono, convinto della miopia di una condotta di Bruxelless che, “bloccando le aggregazioni tra aziende europee, impedisce la nascita di grandi palyer, gli unici soggetti che sarebbero in grado di reggere la competizione globale, oggi molto forte in tutti i principali settori industriali”.

Un problema che penalizza tutto il continente e che si avverte anche in Italia, dove Fincantieri è peraltro alle prese con un altro ostacolo, anch'esso – secondo Bono – ben presente anche in altri Paesi del europei: “Noi abbiamo bisogno di operai, ma anche di tecnici, di ingegneri e di matematici. Ma non riusciamo a trovarli.

L'Italia, e l'Europa nel suo complesso, hanno ammazzato la cultura e con essa la scuola. Se non torniamo ad essere grandi artigiani, come siamo stati in passato, nella nuova divisione del lavoro a livello mondiale – è l'amara conclusione del vertice di Fincantieri – saremo perdenti”.

Francesco Bottino