LA NUOVA BUSSOLA QUOTIDIANA
Direttore Riccardo Cascioli
FATTI PER LA VERITÀ

MEDITERRANEO

Eni e Fincantieri, la nostra vera politica estera

EDITORIALI 03_08_2017

Robi Ronza

Al di là ovvero malgrado la capacità o meno del nostro attuale governo di reggere l'attuale confronto con la Francia, sia in Libia che in sede europea giocano per fortuna a favore del nostro Paese dei solidi dati di fatto. Si tratta rispettivamente degli stabili legami strutturali che grazie all'Eni collegano l'economia libica all'Italia, e del primato nel campo delle costruzioni navali che Fincantieri detiene ormai da anni in sede europea.

Per un intreccio di ragioni storiche su cui non c'è spazio per occuparsi qui, molta della politica estera italiana passa infatti più attraverso aziende come queste che attraverso i corridoi della Farnesina. La recente visita in Libia dell'amministratore delegato dell'Eni, Claudio Descalzi, lo ha dimostrato in modo eloquente.

In Libia l'Eni ha impianti che dalla crisi che condusse alla caduta di Gheddafi fino ad oggi non hanno mai smesso di produrre regolarmente gas e di inviarlo in Italia tramite il gasdotto Green Stream: un tubo del diametro di 81 centimetri, posato sul fondo del Mediterraneo fino a una profondità massima di oltre mille metri e per una lunghezza di 520 chilometri, che collega Mellita in Cirenaica a Gela in Sicilia. E' un gasdotto che venne costruito in soli tre anni e fu inaugurato nel 2004 da Berlusconi e da Gheddafi. L'Eni, che gestisce circa un terzo della produzione di gas e di petrolio della Libia, gode del rispetto e della protezione di tutte le parti in lotta non solo per gli accordi che fa via via con chi controlla il territorio su cui sorgono i suoi pozzi e dove passano i suoi gasdotti e oleodotti, ma anche e prima ancora perché saggiamente ha realizzato e gestisce in Libia centrali termoelettriche e reti di distribuzione di gas per uso domestico. Il 100 per cento della corrente elettrica di rete di cui dispongono le città libiche viene dalle centrali dell'Eni, e il 50 per cento delle famiglie libiche fa cucina con gas distribuito dall'Eni. Forte di questi dati di fatto, l'Eni finisce per garantire in Libia una stabile e positiva presenza dell'Italia, che da qualche anno la Francia cerca di rimettere in discussione sin qui senza successo, e anzi con effetti catastrofici. Nel caso in cui Roma avesse un autentico e stabile disegno di politica estera nel Mediterraneo l'Eni potrebbe esserne un grande strumento. Quando invece non ce l'ha, come purtroppo di solito accade, supplisce comunque a tale assenza fungendo se non altro da eccellente stampella.

Il caso di Fincantieri è molto diverso, ma anche qui siamo di fronte in sostanza a una situazione simile: quella cioè di un'azienda che fa politica estera, in questo caso politica estera in sede europea, al posto del governo. Dopo aver vissuto molti anni difficili Fincantieri si è poi affermata come primo costruttore mondiale delle attuali gigantesche navi da crociera: grandi e attrezzatissimi parchi di divertimento galleggianti anche da oltre 200 mila tonnellate di stazza, con la capacità di ospitare quasi 6 mila passeggeri. E' un genere di vacanza che, per strano che ciò possa sembrare a chi non ama queste cose, ha attualmente enorme successo. Dopo Fincantieri, che ha contratti per la costruzione di 33 navi entro il 2026, la francese Stx France, già Chantiers de l'Atlantique, che ha contratti per 13 navi entro la medesima scadenza, è il secondo grande costruttore mondiale del settore. Mettendosi insieme Fincantieri e Stx France coprirebbero il 60 per cento del mercato mondiale di navi da crociera. Stx France è più

piccola di Fincantieri, ma ha il vantaggio di avere, nei suoi impianti alle foci della Loira, un bacino da 900 metri per 70 (dove si possono costruire contemporaneamente due navi da crociera da oltre 220 mila tonnellate di stazza), più altri due di paragonabili dimensioni. E' questo che interessa Fincantieri. In Italia infatti bacini così grandi non esistono, né ci sono luoghi ove sia possibile realizzarli.

La reazione protezionistica del presidente francese Macron all'acquisto da parte di Fincantieri del pacchetto di maggioranza di Stx France ha trascinato Roma a uno scontro con la Francia che tra l'altro rende ancora più vana di quanto già fosse la maldestra speranza dei nostri ultimi governi di entrare come terzo polo nell'attuale direttorio franco-tedesco attorno a cui Berlino e Parigi pretenderebbero di far ruotare l'Unione Europea. Adesso tutta la questione è stata rimandata a settembre, a un vertice tra Gentiloni e Macron in programma a Lione. Resta però da vedere se il nostro attuale governo ha voluto solo prendere tempo oppure cogliere l'occasione per ripensare la sua politica europea.