

# Tav e legittima difesa, altre grane per il Governo

Legha e M5S divisi sul parere negativo sull'alta velocità Lione-Torino dato dai tecnici del ministro Toninelli mentre l'attacco dell'Anm al provvedimento sulla legittima difesa caro al leghista rischia di risvegliare la fedeltà dei grillini alle tesi delle toghe



## Il rischio di Governo ed opposizione inesistenti

di ARTURO DIACONALE

Nella Prima Repubblica lo scontro tra il presidente del Consiglio e il ministro dell'Interno su un tema scottante come quello della Sea Watch avrebbe provocato una crisi di governo. Nel quadro bloccato dell'attuale situazione politica, invece, il contrasto tra Matteo Salvini che insiste nella chiusura dei porti alle Ong e Giuseppe Conte che si dice disposto...

Continua a pagina 2



## La verifica democratica dei fatti

di CLAUDIO ROMITI

Senza entrare nei complessi dettagli della vicenda, il salvataggio di Banca Carige, ancora piuttosto in alto mare, segnala per l'ennesima volta che il caos e l'approssimazione regnano sovrani all'interno del Governo giallo-verde, con il vice premier Luigi Di Maio a far da mattatore sul piano di un vero e proprio delirio finanziario. Delirio esposto dallo stesso ministro...

Continua a pagina 2



## FONDI EDITORIA

di ROCCO SCHIAVONE

È una corsa contro il tempo per salvarla. Parliamo di Radio radicale. E del suo archivio pluridecennale di cronache di famosi processi, sedute parlamentari e di un vero e proprio excursus della storia politica e della convegnistica culturale della seconda metà del secolo scorso e della prima metà di quello ancora in corso. Ma lo stesso discorso vale anche per i giornali come il nostro - fondato da Cavour - che non possono prescindere dai finanziamenti pubblici all'editoria. Che vengono dati in tutta Europa, e in Germania, segnatamente, in maniera cospicua. Sembra che Vito Crimi, scelto dal governo del cambiamento nel ruolo di sottosegretario con delega per questi finanziamenti e per la convenzione con

## Radio radicale, corsa contro il tempo per salvarla

Radio radicale, sia stato in parte convinto dai suoi consulenti a studiare un "Piano B". "Per non fare la figura dell'Erdogan italiano", è stata la frase riportata dalla fonte in questione. Però bisogna salvare la faccia rispetto ai soliti elettori estremisti della galleria Cinque Stelle, che sinora hanno già comunque digerito i tentennamenti sulla Tav, le retromarcie sulle trivelle e il Tap e, last but not least, il salvataggio della Banca Carige con i soldi pubblici. La buona notizia è che i ras grillini si fidano dei propri consulenti perché ben consci di non essere loro stessi all'altezza di risolvere questo tipo di problemi. Ma la cattiva notizia è costituita non solo dal fatto che devono comunque mediare con l'elettorato estremista di cui sopra, ma anche che devono salvare la re-



putazione rispetto all'opposizione del Partito Democratico. Che ha scelto di derogare persino ai propri principi pur di prenderli in castagna su tutto. Con il paradosso di spingerli verso il peggio, cioè a essere fedeli alle balle e alle folle promesse in campagna elettorale, piuttosto che educarli alla realtà. Su Radio radicale si porrà subito la loro nobilitate.

Ci sono pochi mesi di tempo e la campagna stampa di molti giornali nonché le dichiarazioni trasversali della politica, compresi i parlamentari del movimento, avrebbero convinto il Governo a non pestare la cacca. Se funziona il "Piano B" per salvare quello che non è retorico definire un vero e proprio patrimonio nazionale ed europeo, allora anche la piccola editoria - tranne quella di partito - potrà sperare in un esito diverso di quello della "morte per risparmio demagogico e inutile".

di CRISTOFARO SOLA

Poi dicono che dobbiamo amare l'Europa. Ma come si fa a credere nel sogno degli Stati Uniti d'Europa quando si è costretti a subire autentiche porcate come quella toccata in questi giorni all'italiana Fincantieri per la questione dell'acquisto dei cantieri navali francesi di Saint-Nazaire? Non sono bastati i tanti bastoni che il Governo transalpino ha infilato nell'ingranaggio della trattativa con il gruppo industriale italiano perché l'operazione saltasse. Ora giunge la notizia che è stata avviata dall'Antitrust europea un'inchiesta sull'acquisizione del 50 per cento di Chantiers de l'Atlantique (già Stx) da parte di Fincantieri. Sono state la Francia e la Germania a rivolgersi all'Autorità centrale di vigilanza paventando un danno considerevole che la concentrazione realizzata dal gruppo italiano recherebbe alla concorrenza di settore a livello europeo e mondiale.

Se non fosse una cosa dannatamente seria ci sarebbe da accogliere la notizia con una fragosa risata. La verità è che la politica di rafforzamento messa in campo dal gruppo industriale italiano risulta indigesta tanto ai competitori continentali quanto a quelli dell'estremo Oriente che nella cantieristica l'hanno fatta da padrone. Ancora all'inizio di questo decennio gli "asiatici" (Cina, Corea, Giappone) avevano raggiunto il 70 per cento degli ordinativi mondiali rispetto al 16 per cento europeo.

Ma perché l'Italia spaventa tanto? La risposta è semplice: Fincantieri ha difeso egregiamente la sua nicchia di mercato mantenendo standard d'eccellenza e di alta tecnologia nella costruzione di unità

## L'Antitrust europea per fermare Fincantieri



navali particolarmente complesse, in particolare nel segmento crocieristico. La cantieristica del Far East, al contrario, specialmente quella cinese, ha puntato la sua offerta sui prezzi altamente competitivi sacrificando la qualità delle produzioni. Non a caso la leadership di mercato i cinesi la mantengono nella costruzione delle grandi navi da trasporto, quali le tipologie standard delle oil and product tankers, delle bulk carriers, delle portacontainer a bassa tecnologia. Benché i prezzi di mercato siano notevolmente sostenuti, anche la produzione di Fincantieri di navi high-tech, a forte valore aggiunto determinato dalla "personalizzazione" delle costruzioni specificamente destinate a svolgere lavori complessi, non ha rivali al mondo. E neppure in Europa. Ed è forse questo aspetto che la solita Germania,

spalleggiata dell'orgoglio francese violato dall'intraprendenza italiana, non riesce ad accettare. Se la Danimarca è leader nella costruzione di navi container di grandi dimensioni mentre l'Olanda si è specializzata nella produzione di unità di dimensioni medio-piccole, particolarmente destinate ad attività di lavoro in mare quali draghe e rimorchiatori e i cantieri scandinavi hanno affinato le conoscenze sulle navi a tecnologia artica e sulle unità a supporto del comparto offshore, la Germania compete direttamente con la Francia, la Finlandia e l'Italia nel settore delle navi da crociera, oltre a marcare la presenza nel segmento dei container per i traffici di feederaggio.

Ora, dopo gli anni del boom del settore marittimo degli inizi del duemila causato dall'esplosione della crescita delle

esportazioni dalla Cina e la successiva flessione registrata nel periodo della crisi economica globale, il comparto ha segnato una fase di ripresa selettiva con l'aumento della domanda particolarmente significativa nel settore delle navi passeggeri e da crociera. Nel segmento dei traghetti la committenza mondiale di nuove unità nel 2017, sebbene in calo rispetto all'anno precedente, è stata pari a circa 560 mila tonnellate di stazza lorda compensata. Ma è il mercato delle navi da crociera a dare segni di forte risalita. Nel 2017, secondo dati Assonave, il comparto "ha registrato ordini per 23 navi con stazza lorda superiore a 10.000 tsl (contro le 25 del 2016), per un totale di 71.200 letti bassi (45.162 nel 2016). Del totale, 12 commesse sono state acquisite (contando anche i Moa) dalla sola Fincantieri insieme alla controllata Vard. Il portafoglio ordini a fine 2017 contava il numero record di 80 navi (225.600 mila letti bassi) pari a oltre 9 milioni di tsl, contro i circa 4,2 milioni del 2007, anno 'picco' dell'era pre-crisi".

Anche il 2018 conferma il trend positivo segnato l'anno precedente. La Fincantieri, dunque, fa la sua parte nonostante l'emergere di un'ampia concorrenza di aziende sia dell'Estremo Oriente, con i casi del Vietnam e dell'In-

dia, sia di quei Paesi dell'Est-Europa dove le aziende, grazie al basso costo del lavoro, si sono focalizzate nelle produzioni di navi standard o di sezioni e parti di scafi per le committenze cantieristiche occidentali. In questo scenario la Germania non ci sta a perdere terreno e non potendo combattere la concorrenza italiana sul fronte della maggiore qualità delle produzioni, gioca la carta di riserva: muovere la burocrazia europea per fermare con i cavilli giuridici e il suo peso politico la crescita del competitor italiano. Purtroppo non è una novità. Ancora lo ricordiamo il "No" della signora Angela Merkel al tentativo, nel 2009, dell'a.d. di Fiat Sergio Marchionne di acquistare una casa automobilistica tedesca. Poi dicono che facciamo i sovranisti. Possibile che ogniqualvolta si colpiscano interessi economici e strategici dell'asse carolingio scattino le contromisure per impedire all'Italia di crescere? Tocca dare ragione a coloro che parlano di Quarto Reich sotto mentite spoglie. Non c'è parità di trattamento tra gli interessi italiani e quelli franco-germanici.

Al nostro sistema economico è consentito di progredire, ma fino a un certo punto. Se non ci bastano con la storia del contenimento dei saldi della finanza pubblica, lo fanno mettendo in piedi assurde sceneggiate come il ricorso all'Antitrust o praticando il mobbing sul "Made in Italy" mediante i bizantinismi regolamentari della Commissione europea. Francamente, se dovesse continuare su questa falsariga l'andazzo dei rapporti tra l'Italia e i Paesi "fratelli" dell'Unione europea, non sapremmo dirvi se lo stare insieme rappresenti ancora un'opportunità o non sia divenuta una prigione dalla quale tentare di evadere al più presto.

segue dalla prima

### Il rischio di Governo ed opposizione inesistenti

...ad aggirare il veto caricando i migranti su un aereo per portarli in Italia, non produce alcuna frattura irreparabile.

Il Governo attuale non ha alternative. E in questa condizione di assenza di sbocchi politici si può verificare ogni genere di dissidio tra i partner della coalizione governativa senza che l'Esecutivo ne possa risentire. Il collante formato dall'assenza di una opposizione in grado di diventare a sua volta maggioranza, è apparentemente un elemento di estrema forza dell'alleanza giallo-verde. Ma dietro una facciata così solida si nasconde un'insidia di cui Lega e Movimento Cinque Stelle non possono ignorare l'esistenza. Questa insidia è la crescente consapevolezza dell'opinione pubblica del Paese che l'alleanza tra opposti costituisce una

anomalia destinata ad esaurirsi e scomparire. E non in tempi troppo lunghi, ma addirittura in un periodo che potrebbe essere estremamente breve. Ad accelerare questo processo c'è la campagna elettorale per il voto europeo che è naturalmente portata ad accentuare le divergenze, le fratture e gli scontri tra i triumviri del Governo pentaleghista. Se si continua di questo passo, infatti, Conte, Di Maio e Salvini arriveranno alla prossima primavera con una coalizione governativa ridotta in macerie. E, quel che è più grave, con una opposizione desertificata contrapposta ad una maggioranza altrettanto disastrosa. Cioè con un Paese abbandonato a se stesso a causa del Governo delegittimato ed una opposizione definitivamente squalificata.

Nessuno rimpiange il tempo della Prima Repubblica in cui i governi si facevano e si disfavano nell'arco di qualche mese. Ma allora governi ed opposizioni c'erano. E non si correva il rischio di ritrovarsi senza gli uni e gli altri dopo aver esaurito

del tutto anche la stagione della sostituzione della classe politica con quella dei tecnocrati.

Insomma, forse era meglio quando si stava peggio!

ARTURO DIACONALE

### La verifica democratica dei fatti

...del Lavoro in un decalogo pubblicato su Facebook, e nel quale, come ci spiega con dovizia di particolari Mario Seminerio sul suo blog, egli cerca maldestramente di convincere il proprio popolo di creduloni che tale salvataggio sarà completamente diverso rispetto a quanto fatto in passato nei confronti di altre perfide banche.

Al grido "nazionalizzazione", il Giggiato per antonomasia pensa di superare di slancio le enormi criticità poste dal salvataggio di un altro carrozzone bancario afflitto da costi insostenibili, pieno di debiti e praticamente privo di capitali. In piccolo, per così dire, una si-

tuazione molto simile a quella dello Stato italiano, sempre in ballottaggio per perdere l'accesso ai mercati.

Ora, sebbene la vicenda dimostri che quanto raccontato sulle banche in campagna elettorale dai geni ora al timone era una sostanziale macedonia di balle e propaganda, è assai difficile che l'uomo della strada che ancora simpatizza per l'attuale maggioranza sia in grado di capirlo, modificando per questo il suo orientamento politico. Quest'ultimo, mediamente privo delle nozioni di base sul piano economico-finanziario, così come si è bevuto tutto d'un fiato la panzana di un presunto complotto tra politica e banche, con la regia occulta della cattiva Europa, anche oggi non farà molta fatica a credere ai salvataggi differenti raccontati dal buon Luigi Di Maio. Ci vuole ben altro per rendere profondamente edotti gli acritici sostenitori del cambiamento a 5 Stelle circa il disastro sistemico verso cui i loro imprevedibili paladini stanno conducendo il Paese.

Quando, e a quel punto sarà probabilmente troppo tardi, gli stessi cittadini si troveranno con le "tasche" drammaticamente vuote, soprattutto dal lato delle prospettive, allora essi finalmente capiranno fino in fondo il grande abbaglio in cui sono occorsi. Evidentemente abbiamo raggiunto un livello tale di analfabetismo funzionale che solo sperimentando sulla propria pelle la catastrofe politica che ci siamo scelti è possibile valutarne l'effettiva portata. Ciò, in definitiva, costituisce l'unica possibile verifica democratica dei fatti. Nel frattempo, a scopo precauzionale, non ci resta che indossare l'elmetto.

CLAUDIO ROMITI

amicityv



L'informazione professionale della città di Roma e del Lazio



CPS  
CENTRO PRODUZIONE SERVIZI

CanaleZero  
CANALE 12

SuperNova  
CANALE 14

dalla parte dei cittadini

l'Opinione  
delle Libertà

Quotidiano liberale per le garanzie,  
le riforme ed i diritti civili

Registrazione al Tribunale di Roma n. 8/96 del 17/01/96

Direttore Responsabile: ARTURO DIACONALE  
diaconale@opinione.it

Condirettore: GIANPAOLO PILLITTERI

Direttore editoriale:  
GIOVANNI MAURO

AMICI DE L'OPINIONE soc. coop.  
Impresa beneficiaria per questa testata dei contributi  
di cui alla legge n. 250/1990  
e successive modifiche e integrazioni.

IMPRESA ISCRITTA AL ROC N. 8094

Sede di Roma  
Via Augusto Riboty, 22 00195 - Roma  
Telefono: 06/83658666  
redazione@opinione.it

Amministrazione - Abbonamenti  
Telefono: 06/83658666  
amministrazione@opinione.it

Stampa: Centro Stampa Romano  
Via Alfana, 39 00191 Roma

CHIUSO IN REDAZIONE ALLE ORE 19,00