

Chi gioca contro l'Italia?

di **CRISTOFARO SOLA**

Mario Draghi raccoglie apprezzamenti unanimi all'estero. Non possiamo che compiacerci del fatto che un italiano faccia sentire la sua voce nel consesso dei leader dei Paesi occidentali... e oltre. Il rispetto che uno statista ottiene dai suoi pari è un eccellente carburante per l'autostima, sua e dell'intera Nazione. Tuttavia, affinché la considerazione rivolta alla persona si trasformi in riconoscimento del ruolo di un Paese (l'Italia) nel più ampio scenario geopolitico alle belle parole che il premier pronuncia devono seguire i fatti. Ma il tavolino del Governo è traballante a causa di qualche gamba sbilenco che ne pregiudica la stabilità. Così non va.

Non parliamo di schermaglie partitiche vissute come psicodrammi dal mondo virtuale dei media. Ciò che interessa è l'azione politica. Se il presidente Draghi è un fuoriclasse, come molti in Italia ritengono (noi compresi), allora che si dia una mossa nel sistemare ciò che non funziona. L'altro giorno, al termine del vertice Nato tenutosi a Bruxelles, il premier ha ribadito l'importanza cruciale che l'Italia dedica al rafforzamento della cooperazione tra la Nato e la Unione europea confermando l'impegno del Governo sulle operazioni e sulle missioni Nato e sulle spese per la Difesa.

“La sicurezza è un presupposto necessario per preservare e rafforzare le nostre democrazie e i nostri sistemi economici e sociali” ha precisato Draghi. Parole che chiunque sottoscriverebbe. Eppure, quando si tratta di passare ai fatti le cose si complicano col bel risultato che, come Paese, finiamo puntualmente per farci del male da soli. Signor presidente, ci faccia un favore: i suoi autorevoli proponimenti li ripeta con un tono di voce di un'ottava più alto al ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, visto che lui la storia di confermare l'impegno del Governo sulle spese della Difesa non l'ha capita granché.

Lei, signor presidente, promette maggiore impegno, che significa maggiori risorse umane e finanziarie da destinare all'apparato di Difesa del Paese. Poi, però, scopriamo che l'Italia sta compromettendo prestigio e alleanze nell'area strategica del Medio Oriente perché si è consegnata al pacifismo autolesionista dei ragazzi dell'oratorio Cinque Stelle. Lo scorso 8 giugno ci siamo beccati uno sganassone in pieno volto dai governanti degli Emirati Arabi Uniti i quali hanno negato l'autorizzazione al sorvolo del loro spazio aereo al Boeing B-767A della nostra Aeronautica che trasportava militari e giornalisti diretti a Herat in Afghanistan. Di un'umiliazione così bruciante non si aveva memoria. Perché gli emiratini ce l'hanno con noi? Cosa gli abbiamo fatto di tanto grave da giustificare una reazione del genere?

Posto che nessuno al mondo sia così folle da svegliarsi una mattina e decidere di provocare senza motivo un altro Paese con cui ha intrattenuto rapporti eccellenti fino al giorno prima, la verità è che ad Abu Dhabi hanno tutte le ragioni per avercela con Roma. Da noi c'è gente al Governo la quale, col pretesto di ripulirsi la coscienza con le stucchevoli menate sulla pace nel mondo, ha compiuto un'autentica nefandezza contro il piccolo Stato del Sud-Est della Penisola araba stracciando i contratti in essere attinenti a forniture militari di bombe realizzate da Rwm-Italia e di pezzi di ricambio per gli aerei MB-339A della pattuglia acrobatica emiratina. La ragione? La partecipazione degli Emirati Arabi Uniti alla guerra in Yemen. Ma come si fa a essere tanto ipocriti e inaffidabili?

5,6 milioni di poveri nel 2020

Secondo l'Istat sono più di due milioni di famiglie e quasi sei milioni di individui in “povertà assoluta”. È il dato peggiore dal 2005



Visto che la responsabilità di annullare le forniture è stata della Farnesina sarebbe bene che il “banchiere” Draghi spieghesse al giovanotto che occupa la poltrona degli Esteri come funziona la regola aurea per assicurare la pacifica convivenza in qualsiasi contesto umano: pacta sunt servanda. Tradotto: i patti si rispettano. Paradossalmente, dobbiamo riconoscere che è andata anche bene con un solo sganassone rimediato. I governanti degli Emirati

avrebbero potuto farci più male decidendo unilateralmente di recedere dall'accordo del 2002 che ci consente l'utilizzo dello scalo di al-Minhad da Base aerea logistica avanzata (Flab-Forward Logistic Air Base) della nostra Aeronautica per le missioni in Iraq e in Afghanistan (speriamo siano infondate le voci che danno per imminente l'ordine da Abu Dhabi di smobilitazione della base di al-Minhad). Capito che roba? Mettersi a giocare a fare

i pacifisti con i nostri ragazzi ancora impegnati nei teatri di guerra mediorientali e asiatici e che devono poter rientrare in Patria in totale sicurezza. Un agire da irresponsabili che una nazione globalmente esposta come l'Italia non può permettersi. Già, perché l'incoscienza non fa male solo all'immagine del Paese e alla sicurezza nazionale: danneggia soprattutto gli interessi economici.

(Continua a pagina 2)

(Continua dalla prima pagina)

Chi gioca contro l'Italia?

di CRISTOFARO SOLA

Il comparto dell'industria della Difesa rischia di andare a rotoli a furia di disdette a titolo sanzionatorio di forniture militari per infliggere improbabili lezioni morali ai partner terzi negli armamenti. Cominciano a essere troppe le improvvise tensioni nelle relazioni bilaterali. A questo punto è lecito domandarsi se l'auto-sabotaggio sia frutto di stupidità o celi un perverso disegno politico. Mettere fuori mercato il Made in Italy nella produzione di armamenti a chi giova? Non si dica alla pace nel mondo perché è un'idiozia che non si può sentire. Allora a chi? Agli amici cinesi di Beppe Grillo e soci? A qualche nostalgico della liaison con gli ayatollah iraniani? Facciamo un favore alla Turchia neo-ottomana di Recep Tayyip Erdogan, nostra diretta concorrente nella leadership geopolitica tra le potenze regionali del Mediterraneo allargato? O lo facciamo per il piacere masochistico di farci fregare dai nostri rivali commerciali francesi, britannici, olandesi e tedeschi?

Il premier Draghi metta un freno al tafazzismo imperante all'interno del suo Governo. Il giovane Luigi Di Maio aveva dato segnali di maturazione dal punto di vista della responsabilità politica. Invece, i comportamenti concreti sfociati nella mancata difesa dell'interesse nazionale vanno in opposta direzione. Che il ragazzo non si sia realmente affrancato dall'infantilismo pernicioso del grillismo? È come se Di Maio fosse rimasto in mezzo al guado in un processo di transizione identitaria. Abbiamo sempre pensato che quello del giovanotto di Pomigliano d'Arco fosse un caso paradigmatico di disforia di genere ideologico: sentirsi un animo democristiano prigioniero in un corpo da grillino. Una tortura per la coscienza. E per la psiche. Sgradevole invece sarebbe scoprire che Di Maio abbia fregato tutti manifestandosi democristiano nella gestione personalistica del potere salvo a rimanere convintamente grillino nella pretesa d'imporre ai connazionali le follie di un'utopia malata di pacifismo terzomondista.

Comunque, per il nostro apparato produttivo di settore non tutto è perduto. La notizia confortante, inspiegabilmente taciuta dalla politica, viene da Fincantieri che ha appena chiuso un contratto con il Governo indonesiano per la fornitura di 6 nuove fregate Fremm (Fregate europee multi-missione) a cui si aggiungono due fregate classe Maestrale ristrutturate. Si tratta di una commessa da oltre 4 miliardi di euro. Un ottimo affare, che segna un forte posizionamento di mercato nell'area dell'Indo-Pacifico, concluso dall'Amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono. Un successo industriale che consente alla cantieristica navale italiana di assumere la leadership globale nel settore delle navi di superficie e che porterà a un incremento dell'occupazione nel settore grazie al coinvolgimento di un forte indotto.

Dalle parti della Farnesina e delle Commissioni esteri di Camera e Senato che pensano di fare al riguardo? Mettere sotto accusa il Governo di Giacarta perché succhia troppo olio dai palmeti di casa onde giustificare l'annullamento anche di questa fornitura? Se il piano grillino prevede la distruzione sistematica dell'export italiano d'eccellenza lo dicano apertamente, tanto non c'è grosso problema per la crisi economico-occupazionale che una politi-

ca anti-nazionale produrrà: i disoccupati, figli della morale disfattista dei Cinque Stelle, li mandiamo a mangiare, pranzo e cena, con le loro famiglie a casa di Luigi Di Maio, di Roberto Fico e di tutta l'allegria combriccola grillina, oggi contiana. Sep-pure non risolvessimo il problema della pace nel mondo, di certo avremmo posto rimedio a quello della fame in Italia.

A questo punto occorre parlarsi chiaro. Se ci chiedessimo: chi gioca contro gli interessi italiani? Dovremmo mettere in prima fila una parte ben identificata della politica italiana. L'opinione pubblica lo sa? Se non è consapevole che s'informi prima di mettere piede la prossima volta in una cabina elettorale.

Chi ha paura dei sondaggi cattivi?

di PAOLO PILLITTERI

Nel gran parlare dei sondaggi che quasi ogni giorno inondano i media - e a volte fanno boccheggare i partiti per qualche segno meno - si va dimenticando non solo la loro funzione ma anche il grado di credibilità di verità.

Il sondaggio, ad essere buoni, è una indicazione di massima e certamente non può e non deve essere ignorato, perché chi guida un partito come ascolta le diverse voci (diciamo pure pettegolezzi) così deve seguire gli andamenti dei consensi o dei dissensi tramite sondaggi. Ha ragione "Libero" nel consigliare al centrodestra di ignorare i sondaggi, tenendo pur presente che la sistematicità della crescita di Giorgia Meloni suggerisce considerazioni meno ipotetiche e fantasiose sul suo futuro elettorale, sol che si pensi che dalla Europee a oggi il partito Fratelli d'Italia è passato da peso piuma a peso massimo. Ma va anche aggiunto che mai un sondaggio ha privilegiato la forma o le forme trasmesse con i mass media e tanto meno con accompagnamenti pubblicitari, benché la potenza di questi sia un indispensabile volano di consensi prima e dopo il voto. Ciò che sostiene e ne spiega il successo (o l'opposto) è, né più né meno, che la politica.

Il caso Meloni è in questo senso esemplare per lo stesso osservatore o critico non necessariamente votante per FdI che, forse anche per la sua neutralità, è più facilitato nel compito di separare i fatti dalle opinioni nel senso e nella misura con cui qualsiasi analisi per un giudizio meditato e non partigiano comporta una riflessione complessiva, che è anche storica ma al tempo stesso cronachistica e necessariamente coinvolta, specialmente nella composizione di parallelismi e di confronti che nel caso di Giorgia Meloni riguardano, come è ovvio, un centrodestra che assume dai sondaggi a ripetizione atteggiamenti oscillanti anche e soprattutto perché, confondendo la vox del sondaggio con la vox populi, il rischio di peggiorare è sempre possibile. A maggior ragione se, come in questo caso, gli opinion maker del centrosinistra non si stancano di mettere in risalto un potenziale (e augurabile da loro) quadro interno di frustrazioni, guerre o guerricciolate e rincorse.

E se la competizione in questa fase vede la Lega di Matteo Salvini non più stabile al primo posto ma con a ruota se non davanti il partito della Meloni, è facile prevedere l'avvento di possibili conflitti interni (naturalmente col sorriso sulle labbra) e aggiustamenti in corsa solo che a ben vedere, e lo stesso Salvini lo sa, la scelta meloniana di stare all'opposizione del Governo Draghi costituisce di per sé una indubbia rendita di posizione, senza

mai dimenticare che si tratta di una scelta politica, come del resto la leader di FdI da tempo aveva delineato.

C'è però un punto sul quale le riflessioni non possono esaurirsi in una alzata di spalle e riguarda la forte tenuta del centrodestra in Italia che detiene nel suo complesso, sondaggi sì o sondaggi no, un'ampia maggioranza nei confronti di un centrosinistra al quale gli sforzi di Enrico Letta non pare abbiano portato grandi rimedi, anche e soprattutto perché la formula di Salvini, Meloni e Silvio Berlusconi è di gran lunga maggioritaria nel Paese. E su ciò si giocheranno i destini elettorali prossimi venturi, anche se le Amministrative sono sempre un terreno meno agevole per il centrodestra.

Per il resto, sarebbe un bene per tutti i partiti ricordarsi della politica d'abond. E non avere paura dei sondaggi cattivi.

Delirio rivoluzionario "a fini umanitari"

di LUCIO LEANTE

C'è in giro in Occidente, e quindi anche in Italia, qualche anima bella che, giocando con i diritti umani contro i diritti del cittadino (come se fossero incompatibili e in conflitto radicale!), propone "a fini umanitari" di abolire i diritti di cittadinanza che dovrebbero sciogliersi e cedere il passo ai diritti universali dell'uomo. E coerentemente propone anche di cancellare lo Stato nazionale, come si trattasse di un nonnulla, di una festuca. Bum!

Credo che chi pensa in tal modo non si renda conto dell'enormità di quel che dice e della violenza illiberale e anti-democratica implicita in una tale prospettiva. Questi nuovi giacobini pretenderebbero di strappare, più o meno violentemente, ai loro concittadini i diritti che provengono dall'essere parte di una storia, di un sentire comune e di una comunità nazionale. Lo Stato nazionale italiano secondo questi veri nemici dei propri concittadini e della propria casa natale dovrebbe cancellare i propri elementi costitutivi: il suo territorio (con l'abolizione dei confini), il suo ordinamento giuridico liberale (con l'inclusione di ordinamenti illiberali estranei e incompatibili) e la sua stessa popolazione (con la sua sostituzione con popolazioni allogene).

Chi credeva che il delirio rivoluzionario (e totalitario) fosse finito perché sconfitto dalla storia, deve ricredersi. Esso rivive in latenza e si manifesta in chi crede che con un atto volontaristico magari violento e un tratto di penna (o con una martellante decostruzione "culturale") si possano cancellare secoli di storia, interessi costituiti e solidificati, eredità culturali e sentimenti che ci legano alle generazioni passate, ai propri concittadini e alla fine anche ai propri familiari.

A tale fine l'anima bella "illuminata" e "umanitaria" è probabilmente pronta a fare violenza e magari a costruire lager e gulag e a innalzare patiboli, ovviamente "a fin di bene", per il "progresso" e la "giustizia sociale"; in breve per "la salvezza dell'umanità". È un ritorno delirante e feroce del pensiero totalitario che si ammantava quasi sempre di buoni propositi "umanitari" e "universalistici", come facevano i comunisti di un tempo.

È un ritorno anche del pensiero selvaggio e magico-religioso che usa scambiare i propri assurdi desideri per la realtà effettuale o possibile. Per qualcuno la lezione dei giacobinismi rossi e neri del Novecento non è servita proprio a nulla, perché

non l'ha proprio capita. E continua a coltivare, come un vizio assurdo e onanistico, i sogni pantoclastici, soteriologici (e sanguinari) della sua adolescenza sbagliata.

La pizzata

di ALESSANDRO GIOVANNINI

Napoli è la città della pizza, lo sappiamo. È molto di più, come cantava Pino Daniele, ma per la pizza è imbattibile.

Sembra che la pensino così anche i leader dei Cinque Stelle che ieri si sono ritrovati a Napoli per una grande pizzata. Beh, per dire la verità si sono formalmente riuniti per presentare alla città il candidato sindaco della coalizione giallorossa, Gaetano Manfredi, professore ordinario di Tecnica delle costruzioni, già Magnifico Rettore dell'Università degli studi di Napoli "Federico II" e ministro dell'Università nel secondo Governo guidato da Giuseppe Conte.

Andando alla sostanza dell'evento, tuttavia, pare che il piatto principale della presentazione sia stato proprio la pizza Margherita, perché di sostanza non ve ne è stata. Niente di male, intendiamoci: una pizzata fra amici fa sempre piacere. Un po' poco, però, se si sostituisce alla politica in un evento che avrebbe dovuto essere tutto politico.

Intanto alla presentazione non si sono fatti vedere i big del Partito Democratico, sebbene Manfredi sia candidato unitario della coalizione giallorossa. Ma la cosa più singolare è che la presentazione l'ha fatta Giuseppe Conte, che ad oggi non solo non è segretario o capo politico del Movimento, ma neppure è tesserato. E poi, anche a non voler guardare queste cose e a giudicarle quisquillie, seppur non lo siano affatto, a nome di quale Movimento avrebbe parlato? A nome di quale fazione o corrente?

Quanto alla sostanza, come detto, il vuoto è stato totale, niente di concreto con riguardo ai problemi di Napoli e ancor meno a quelli nazionali. Su Napoli, il clou è stato l'elogio del reddito di cittadinanza e la proposta di mantenerlo in vita; sul Paese sono state allungate morbide carezze all'alleato dal rosso sbiadito. Un teatrino pulcinellesco, un gran brutto tramonto per un partito che si proponeva di rovesciare l'Italia.

La sola cosa che vale la pena di essere ricordata è la pizza, la vera regina della giornata. Napoli merita di più, molto di più. "Napule è addore e' mare, Napule è mille culture", ma soprattutto "Napule è nu sole amaro". Ecco perché merita di più.

L'Opinione
delle Libertà

QUOTIDIANO LIBERALE PER LE GARANZIE, LE RIFORME ED I DIRITTI CIVILI

IDEATO E RIFONDATA DA ARTURO DIACONALE

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

Direttore Responsabile: ANDREA MANCIA
Condirettore: GIANPAOLO PILLITTERI
Caporedattore: STEFANO CECE

AMICI DE L'OPINIONE soc. cop.
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 Teulada, 52 - 00195 - ROMA
Telefono: 06/53091790 - red@opinione.it

Amministrazione - Abbonamenti
amministrazione@opinione.it

Stampa: Centro Stampa Romano -
Via Alfana, 39 - 00191 - ROMA

CHIUSO IN REDAZIONE ALLE ORE 19:00



Un cappio di seta

di MAURIZIO GUAITOLI

A avete presente il Montenegro? Un piccolo Stato che si avvia al fallimento per essersi fatto ammalare dai prestiti facili di Pechino, che finanzia con trilioni di dollari le sue nuove Vie della Seta destinate ad avvolgere come un'invisibile tela di ragno, lungo i paralleli e i meridiani terrestri, tutte le maggiori aree geografiche strategiche della Terra, in cui si sviluppano e si diramano i principali flussi dei traffici mondiali relativi alla produzione di beni lavorati e agli scambi internazionali di materie prime.

Porti, autostrade, grandi infrastrutture viarie e treni ad alta velocità sono i nuovi ambasciatori dei fatti concreti, che la Cina intende sublimare al concetto di colonizzazione tradizionale: non armi, né eserciti, ma profonde dipendenze politico-funzionali del resto del mondo nei confronti del rinato rosso-celeste Impero. Così il Montenegro, pensando di accelerare enormemente il suo processo di sviluppo, si è fatto incastrare da un bel contratto capestro con la Cina, la cui Banca per l'import-export ha finanziato all'85 per cento la prima delle quattro sezioni relative alla costruzione di una grande autostrada di montagna, lunga 165 chilometri, destinata a collegare il porto montenegrino di Bar sull'Adriatico con la Serbia, stretto alleato di Pechino nella regione. L'accordo prevede un prestito di 809 milioni di euro, con interessi del 2 per cento, il pagamento ripartito su 20 anni e nessuna rata da pagare per i primi 6 anni.

La costruzione è stata affidata senza gara d'appalto alla China Road and Bridge Corporation (Crbc), di proprietà di Pechino e una delle più grandi compagnie di edilizia al mondo che, ovviamente, impiegherà personale cinese nella sua realizzazione! Per contratto, finanziamento e completamento dell'opera sono presi in carico dalla Crbc che, al termine dei lavori, avrà in concessione per 30 anni la gestione dell'autostrada. Cosa che consentirà alla Road and Belt Initiative (Rbi) – la nuova Via della Seta della Cina – uno sbocco (praticamente gratuito e redditizio) sull'Adriatico! Morale della favola: il Montenegro ha visto decollare il suo debito pubblico dal 63 al 78 per cento e gli



occorreranno altri miliardi di dollari che non ha per completare un'autostrada inutile: la gestione, infatti, è prevista in pura perdita per gli scarsissimi volumi di traffico coinvolti!

Non riuscendo a ripagare il suo debito con la Cina (come del resto è già accaduto in situazioni analoghe a Gibuti, Mongolia e altri cinque Paesi che hanno aderito alla Rbi), il governo di Podgorica ha chiesto aiuto all'Europa. Qualora il Montenegro non fosse in grado di onorare il suo debito, è contrattualmente previsto che la Banca prestatrice prenda possesso a titolo di garanzia di parte del territorio montenegrino. Il che implica una perdita certa (anche se parziale) di sovranità, tanto più che, in caso di dispute legali, sarà competente a dirimere il contenzioso una... Corte arbi-

trale cinese!

A questo punto, ogni persona di buon senso capirebbe che la Rbi rappresenta esclusivamente un ottimo, planetario e redditizio affare per alimentare il progetto di dominio sul mondo del capital-comunismo alla cinese, la vera inquietante alternativa a quello tradizionale di derivazione anglosassone. Della faccenda sembra essersi accorto anche il pigro G7 nella sua ultima riunione di giugno, e ha deciso di avviare un'iniziativa congiunta per contrastare la mano pesante di Pechino nell'espansione delle sue attività strategiche a spese dei Paesi in via di sviluppo. La mossa abbastanza confusa dei sette grandi dell'Occidente soffre, tuttavia, di uno strategico svantaggio iniziale rispetto al progetto unitario della nuova

Via della Seta di Xi Jinping. Anche perché, fino a prova contraria, il travolgente sviluppo dell'economia cinese negli ultimi venti anni si è avvalso, per la raccolta del cotone, del lavoro coatto o forzato nello Xinjiang di milioni di Uiguri, minoranza etnica religiosa musulmana.

Joe Biden propone di rispondere alla Cina con una... tripla B ("Bbb", ovvero Build Back Better, "Ricostruire meglio di prima"), consistente in una sorta di Piano Marshall verde, per rilanciare l'occupazione nell'Occidente post-pandemia e nel resto del mondo in chiave egualitaria e green. Negli Stati Uniti Bbb si presenta con 7 trilioni di dollari di budget per la ripresa post-Covid da incardinare sui seguenti assi: investimenti in infrastrutture; creazione di dieci milioni di nuovi posti di lavoro nelle energie pulite; sussidi governativi a favore dell'edilizia residenziale, della formazione scolastica, delle imprese e delle cure sanitarie.

Tuttavia, il famoso decoupling che intende svincolare l'Occidente dall'eccessiva interdipendenza economica con la Cina, spostando le catene di valore strategiche verso i Paesi del Sud-Est asiatico, come Taiwan e Singapore, non è un obiettivo facilmente raggiungibile nel breve-medio termine, soprattutto per le economie europee che sono meno attrezzate degli Usa nel sistema di supervisione degli investimenti stranieri (e cinesi, in particolare). Ad esempio, nel 2008 la pandemia mondiale dei mutui subprime ha costretto Paesi profondamente colpiti dalla crisi finanziaria, come la Grecia, ad accogliere a braccia aperte capitali cinesi per l'acquisto del porto del Pireo, che ha consentito a Pechino di penetrare in profondità nei flussi commerciali che attraversano il Mediterraneo.

Anche per il futuro, quindi, c'è da aspettarsi mosse a tutto campo da parte cinese per realizzare le vie di mare e di terra previste nel piano megagalattico della Rbi, che la debole coesione dell'Occidente non sembra in grado né di contrastare né di potergli opporre valide alternative. Di conseguenza, i timonieri dei Governi del G7 e del G20 sono avvertiti: senza corrispettivo adeguato non si cantano messe.

Post G7: senza realismo non si andrà avanti

di PAOLO DELLA SALA

Chicco Testa, presidente di Sorgenia Spa, ex presidente del Cda di Acea, ex Ad di banca Rothschild, deputato del Partito Comunista italiano e del Partito Democratico della Sinistra negli anni '90 e autore di libri sul tema dell'energia, scriveva un post icastico e incontestabile sulla sua pagina Twitter: "Ogni giorno (nel mondo si consumano) 15 milioni di tonnellate di carbone, 11 miliardi di metri cubi di gas, 100 milioni di barili di petrolio. Non sarà facile sostituirli". La frase è attuale e sensata, anche se Chicco Testa anni fa fu qualificato da Il Fatto Quotidiano col termine di "Boiardo di Stato", il che – direbbe qualcuno – è un attestato di merito, vista la fonte da cui proviene la squalifica.

La International Energy Agency (Iea), nata nel 1974 dopo la crisi del petrolio su impulso della Oece per garantire le forniture di petrolio alle nazioni aderenti, è oggi diventata l'organismo centrale della transizione dai combustibili fossili alle energie alternative. Il che è un nobile e utile lavoro. Tuttavia le sfide lanciate nel recente summit del G7 in Cornovaglia e l'impetuosa crescita dei prezzi del petrolio impongono una duplice riflessione: da qui al 2050 è concretamente realizzabile la transizione alle energie rinnovabili? Il rialzo speculativo del petrolio è un fattore speculativo, un prodotto dell'aumento della domanda, oppure il risultato di una cattiva gestione dell'energia da parte dei politici, i quali – nell'ansia dell'energia verde, globale e futura – dimenticano la gestione del presente? Dobbiamo perciò ridurre l'impatto del greenwashing (ovvero l'entusiasmo polcretinamente corretto) e pensare in maniera policoncreta, il che non significa viva il pe-

trolio ma piuttosto una transizione più realistica nei tempi e nei modi, e quindi migliore. Per esempio, pensiamo al carbone. Perché la Germania e la Cina continuano a utilizzarlo? Una delle risposte è: perché senza carbone non si produce l'acciaio, e nemmeno la ghisa. Ovvero, anche il carbon coke non potrà essere azzerato completamente. Si può però lavorare alla riduzione delle sue emissioni nel caso dell'utilizzo.

Iea lavora al raggiungimento di "emissioni zero" nel 2050, quando avremo 2 miliardi di persone in più e un Pil mondiale raddoppiato (il tutto con un calo del consumo globale di energia). Intanto passeremo all'auto elettrica velocemente: oggi abbiamo un milione di colonnine di ricarica, mentre nel 2030 ne avremo 40 milioni. Ma il problema sarebbe eliminare prima l'inquinamento causato dalle batterie ricaricabili. L'Iea dice che dovremo chiudere la partita col petrolio. Ma far fallire Exxon o Eni risolverebbe tutto, o piuttosto affiderebbe il business a compagnie saudite, iraniane, venezuelane o alla Rosneft russa? Ciò significherebbe affidare a Paesi poco o per nulla democratici le molte nazioni arretrate che resteranno comunque in forte ritardo rispetto all'utilizzo di energie rinnovabili. Michael Shellenberger, nel saggio "L'apocalisse può attendere: errori e falsi allarmi dell'ecologismo radicale" (Marsilio), parla degli errori dell'ecologismo radicale, ricordando tra l'altro che il 98 per cento della popolazione del Congo orientale utilizza legna e carbone per cucinare. "Nel Congo (92 milioni di persone) usano la legna 9 persone

su 10, una soltanto usa l'elettricità". In tutto il Congo si produce e usa l'80 per cento dell'elettricità consumata a Milano. È quindi difficile che gli abitanti del Congo nel 2050 utilizzino auto elettriche ed energia a zero emissioni, dato che hanno oggi un reddito annuo pro capite di 561 dollari. Un conto è San Francisco e un altro conto è una città come Lagos, con decine di milioni di abitanti e una cronica latenza di energia elettrica, aggravata per giunta da frequenti blackout.

In sintesi, l'ambientalismo realista dovrebbe preferire l'ottimismo della capacità a quello ideologico chiedendo maggiori investimenti nella ricerca sulle nuove energie. Come sottolineano Chicco Testa e Carlo Stagnaro (Istituto Bruno Leoni) si deve realizzare un sistema di riconversione prima di continuare con slogan come "solare per tutti" o "idrogeno libero e gratuito". Anche perché le rinnovabili attuali non sono (ancora) in grado di sostituire gli idrocarburi nemmeno nei Paesi più avanzati, se non per l'energia domestica e non ovunque. Fotovoltaico ed eolico sono insufficienti rispetto alle necessità di industrie, illuminazione pubblica, e per gli spostamenti in treno, auto, aereo. Questo è quanto andrebbe detto all'opinione pubblica: serve più tempo per trovare nell'idrogeno o in un mix di energie alternative un sostituto efficiente dei combustibili fossili.

In che direzione si dovrebbero muovere i governi mondiali per migliorare la qualità ambientale? Un elenco parziale potrebbe essere il seguente:

1) Efficienti sistemi di cattura e stoccaggio

della Co2;

2) Limitare il carbone alla produzione di acciaio;

3) Il nucleare per Iea deve crescere molto, perché è a zero emissioni ed è performante quanto gli idrocarburi, oltre a essere necessario per uno dei tre modi di produzione di idrogeno (la tecnologia futura cui ci si affida, ma la cui resa effettiva è ancora da certificare). In questo caso però in Italia ci si deve scontrare contro le inculture di tipo no vax e nimby;

4) Riduzione dei trasporti inutili e inefficienti: portare 50.000 tonnellate dei rifiuti urbani di Roma in Austria nel 2017, per non parlare di altre città, è una follia contro l'ambiente. Nel Nord Europa come a Montecarlo ci sono termovalorizzatori nel centro delle città, e parliamo di nazioni molto ambientaliste. In Italia invece l'opinione pubblica sul trattamento dei rifiuti sembra orientata dalla mafia delle discariche più che dall'intelligenza scientifica dei nostri mass media;

5) Eliminare buona parte delle confezioni dei prodotti;

6) Il mare va "riforestato", creando in parallelo una regolamentazione internazionale sulla produzione e l'utilizzo di plastiche (a partire dal polistirolo).

Sarebbe inoltre fondamentale studiare la fattibilità di impianti di itticoltura biologica, che risolvono il complesso problema del rilascio di deiezioni e dell'utilizzo di sostanze chimiche e farmaci nei mangimi. Tutto ciò che finisce in mare (prodotti chimici, fognature) va prefiltrato. Per le nuove abitazioni mono o bifamiliari utilizzare i "pozzi neri" di nuova generazione sarebbe un fattore di miglioramento, da incentivare e applicare meglio.

Mediterraneo: da Mare Nostrum a Mare Aliorum

Perché i romani chiamavano il Mar Mediterraneo Mare Nostrum? Perché tutte le terre affacciate in esso appartenevano all'antica Roma. Il Mare Mediterraneo, culla di civiltà e della nostra storia, è delimitato a nord dall'Europa, a sud dall'Africa e a est dall'Asia. Un teatro strategico davvero raro e che in questi ultimi anni ha raggiunto, come attività legata agli scambi, livelli davvero inimmaginabili. Per questo ho ritenuto utile ripercorrere un po' la storia che ha trasformato questo mare negli ultimi venti anni.

Cominciamo con l'espansione turca iniziata già da tempo nel Mare Nostrum attraverso i crescenti investimenti nelle infrastrutture portuali. Una strategia di soft power impiegata già dalla Cina, che ha inserito il Mediterraneo nella Via della Seta marittima e che ha ugualmente aumentato la propria presenza e influenza grazie alla cooperazione marittima con i Paesi mediterranei. Nel 2013 il presidente cinese Xi Jinping annunciò il faraonico progetto della Nuova Via della Seta (o Belt and Road Initiative, Bri), il cui obiettivo era quello di collegare l'Asia all'Europa e all'Africa via terra e via mare aumentando gli interscambi commerciali tra i continenti e permettendo così alla Cina di espandere la propria influenza.

Oltre ai più noti progetti infrastrutturali terrestri, Pechino ha investito anche sul trasporto marittimo e lo ha fatto ancora prima della presentazione ufficiale della Nuova Via della Seta. Una delle più importanti acquisizioni cinesi risale infatti al 2008, quando la China Ocean Shipping Company investì 4,3 miliardi di dollari per l'acquisto di due terminal del porto greco del Pireo con un usufrutto esclusivo per i 35 anni seguenti. Da quel momento in poi l'ascesa di Pechino è stata lenta, ma costante. Un'altra tappa importante della strategia cinese è datata novembre 2015, quando ormai la Bri era stata pubblicamente annunciata e il Governo cinese iniziò a stringere accordi con i singoli Stati per il suo sviluppo. A guidare l'avanzata cinese nel Mediterraneo sono stati principalmente tre grandi compagnie: Cosco Shipping Ports, China Merchants Port Holdings (Cmport) e Qingdao Port International Development (Qpi). Queste tre aziende hanno quote rilevanti nei porti del Pireo (Grecia), Valencia e Bilbao (Spagna), Marsiglia (Francia), Vado Ligure (Italia), Casablanca e Tangeri Med (Marocco), Ambarli (Turchia), Porto Said (Egitto), Cherchell (Algeria), Haifa e Ashdod (Israele). Una rete che copre quasi tutto il Mediterraneo e che garantisce alla Cina una presenza significativa in un'area particolarmente strategica dal punto di vista commerciale.

Ad investire sui porti del Mediterraneo per aumentare la propria presenza nel Mare Nostrum c'è stata anche la Turchia grazie all'azienda Yilport Holding (appartenente al più grande Gruppo Yildirim) che si occupa principalmente di logistica. Come sottolineato recentemente da Limes, l'obiettivo della Turchia è puntare su investimenti nella logistica per lasciare ad



altri – come ad esempio la Cina – il settore del commercio. I due Paesi, pur perseguendo lo stesso obiettivo, hanno adottato strategie diverse e complementari, che permetteranno loro di fare fronte comune per favorire i rispettivi interessi nell'area mediterranea. A legare Ankara e Pechino e a renderli potenziali partner nella corsa al Mediterraneo è anche la presenza della Yilport nella Ocean Alliance, il gruppo creato dalle compagnie Cosco Shipping Lines, Cma Cgm, Evergreen e Orient Overseas Container Line per far fronte ai danni causati dall'emergenza Coronavirus.

Della compagnia turca Yilport si è tornati a parlare di recente in merito al porto di Taranto: l'azienda ha ottenuto una concessione di 49 anni e promesso investimenti per 400 milioni di euro per lo sviluppo del San Cataldo Container Terminal, precedentemente nelle mani della taiwanese Evergreen. Lo scalo ionico garantisce alla Turchia una posizione strategica di accesso al mar Mediterraneo: Taranto si trova sulla rotta tra Gibilterra e il Canale di Suez. Ma Taranto non è l'unico porto gestito dalla Yilport che affaccia sul Mare Nostrum: la compagnia turca si trova anche nel porto maltese di Marsaxlokk, per cui il suo arrivo nel terminal tarantino non fa che rafforzare la presenza nell'area mediterranea e più in generale la sua competitività. Tra l'altro la Turchia ha porti come quello di Ambarli con oltre 3 milioni di container e Mersin con oltre 1,5 milioni di container che, anno dopo anno, stanno sempre più diventando Hub forti nel Me-

diterraneo.

Questa la storia, ma tutto sarebbe rientrato nella normale descrizione di una naturale evoluzione dei processi logistici che interessano l'intero "sistema Mediterraneo" se, negli ultimi anni, non fossero partite due iniziative che da sole denunciano e motivano perché il Mediterraneo non è più Mare Nostrum. La prima azione è la realizzazione del collegamento ferroviario e autostradale tra Bar (porto del Montenegro) e la Serbia. La tratta ferroviaria è stata già oggetto di un'apposita fattibilità da parte delle Ferrovie dello Stato attraverso la società Italferr mentre per l'asse autostradale il Governo del Montenegro e la Cina hanno firmato, nel 2014, un contratto di ben un miliardo di dollari per la costruzione di un'autostrada che avrebbe dovuto collegare il porto di Bar con i Balcani e con la Russia e, al tempo stesso, aumentare il turismo nel Paese. Infatti, l'autostrada di circa 130 chilometri si sarebbe dovuta collegare a una rete di autostrade dei "corridoi paneuropei" inseriti nelle Reti Ten-T. In realtà questa infrastruttura attualmente vive due distinte emergenze: il contratto per il finanziamento cinese prevede il pagamento del debito entro vent'anni, con un interesse del 2 per cento. Per i primi sei anni il Montenegro non ha dovuto pagare nulla, la prima rata sarebbe dovuta arrivare nel 2021. Tra poche settimane scadono i "sei anni bianchi", ma il Montenegro non ha i soldi per pagare la prima rata. E qui si collega il secondo problema: l'opera non è conclusa. Dei 130 chilometri di autostrada previsti ne sono stati

portati a compimento solo 41 chilometri. I due assi in corso di progettazione e, in parte in corso di realizzazione, rappresentano un cordone ombelicale terrestre tra la Russia, i Balcani ed il Mediterraneo.

La seconda azione è il progetto che proprio in questi giorni il presidente turco Recep Tayyip Erdogan ha annunciato: per giugno partiranno i lavori del Kanal Istanbul. Attraversare da Nord a Sud i 45 chilometri della Tracia orientale per creare un nuovo istmo e fare posto a un Bosforo parallelo. Il 27 marzo di questo anno la Turchia ha approvato i piani di sviluppo per un enorme canale ai margini di Istanbul. Il canale collegherà il Mar Nero a nord di Istanbul al Mar di Marmara a sud e si stima che costerà 9,2 miliardi di dollari. Il Governo afferma che faciliterà il traffico marittimo sullo stretto del Bosforo, uno dei passaggi marittimi più trafficati del mondo, e preverrà incidenti simili a quello sul Canale di Suez. Inoltre, la costruzione potrebbe aumentare la tensione già esistente della Turchia con la Grecia e Cipro – Paesi che negli ultimi anni hanno registrato una crescente vicinanza a Israele – e quindi influenzare anche gli interessi di Israele nel Mediterraneo orientale.

Due azioni che non solo allargano il teatro logistico ma che, a mio avviso, offrono a tre porti del Mar Nero, due turchi ed uno russo, di diventare sempre più competitivi di tutti gli altri porti del Mediterraneo. In tutto questo il nostro Paese dovrà decidere se cambiare davvero la sua politica portuale, se cambiare davvero la sua offerta portuale. Nell'arco di soli dieci anni questo nuovo bacino fatto di due mari (Mediterraneo e Mar Nero) movimenterà oltre 80 milioni di container con il rischio che l'Italia resti, come avviene ormai da diversi anni, sulla soglia di 10 milioni di container.

Stiamo in realtà perdendo quella rendita di posizione che poneva il nostro Paese al centro di questo bacino-motore di tante economie e la cosa più grave è che negli ultimi anni non c'è stata coscienza di un simile grave ed irreversibile danno, di questo grave blocco alla crescita. Ancora una volta dobbiamo ammettere che nel nostro Paese è mancata intelligenza pianificatoria e gestionale nella organizzazione della offerta logistica portuale e questa nostra carenza ha consentito a Paesi come la Russia, la Turchia e la Cina di costruire le condizioni per un aumento di oltre il 200 per cento delle potenzialità logistiche di un bacino che sarebbe rimasto controllato e gestito dai Paesi che si affacciavano su questo invidiabile teatro delle convenienze.

A mio avviso ora rimane possibile solo una proposta: trasformare in Società per Azioni al massimo quattro realtà portuali del nostro Paese e dare origine a vere e misurabili alleanze con coloro che ormai hanno disegnato una cabina di regia vincente di questo nuovo sistema logistico; in questa operazione il Mezzogiorno potrebbe e dovrebbe svolgere un ruolo e una funzione essenziale.

(*) Tratto dalle Stanze di Ercole



COMUNICAZIONE
MARKETING
FORMAZIONE
PROGETTI EDITORIALI
UFFICIO STAMPA
PRODUZIONE DI CONTENUTI