

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Editoriali				
1	Corriere della Sera	11/10/2018	<i>AUTO E AMBIENTE L'EUROPA TAGLIA LE EMISSIONI (I.Caizzi)</i>	2
1	Corriere della Sera	11/10/2018	<i>GENITORI, FIGLI LA VIA DI PILLON NON FUNZIONA (F.Sarzanini)</i>	3
1	il Foglio	11/10/2018	<i>EURO ALLA PATRIA! (L.Capone)</i>	4
1	il Foglio	11/10/2018	<i>I 54 KM CHE SPIEGANO LA CRISI ITALIANA (C.Cerasa)</i>	5
1	il Manifesto	11/10/2018	<i>SECONDO I DATI NON SERVE AUMENTARE LA DETENZIONE (L.Vita)</i>	6
1	il Mattino	11/10/2018	<i>IL BAMBINO E L'ACQUA SPORCA DELLA QUESTIONE MERIDIONALE (M.Adinolfi)</i>	7
1	il Mattino	11/10/2018	<i>MA SENZA SGRAVI ALLE IMPRESE NON C'E' CRESCITA (O.Giannino)</i>	8
3	il Sole 24 Ore	11/10/2018	<i>LA SCOMMESSA DELLA CRESCITA SENZA ALTERNATIVE, MA ORA MISURE PER FARE PIL (D.Pesole)</i>	10
5	la Stampa	11/10/2018	<i>IL DOVERE DI RISPETTARE GLI ORGANI DI GARANZIA (M.Sorgi)</i>	11
Rubrica Politica nazionale				
10	Corriere della Sera	11/10/2018	<i>CRISTINA PARODI ATTACCA SALVINI. LA LEGA: "ORA LASCI LA RAI"</i>	12
10	Corriere della Sera	11/10/2018	<i>Int. a C.Calenda: "UN FRONTE DALLA SINISTRA AI LIBERALI ALLE EUROPEE CON GENTILONI LEADER" (F.Fubini)</i>	13
28	Corriere della Sera	11/10/2018	<i>LO STILE NON ERA "POPOLARE" (E.Galli Della Loggia)</i>	14
3	il Foglio	11/10/2018	<i>NANNICINI CI SPIEGA COSA MANCA AL PD PER SUPERARE IL SUO NOVECENTO (D.Allegranti)</i>	15
3	il Foglio	11/10/2018	<i>SOCIALISTI, LIBERALI E POPOLARI INSIEME ALLA RICERCA DI IDEE PER L'EUROPA (A.Chirico)</i>	16
11	la Stampa	11/10/2018	<i>ZINGARETTI "RENZI POCO CREDIBILE PER GLI ITALIANI"</i>	17
Rubrica Scenario economico				
1	Corriere della Sera	11/10/2018	<i>"INVESTITE ORA" LE AZIENDE: PIANI PER 20 MILIARDI (A.Baccaro)</i>	18
35	Corriere della Sera	11/10/2018	<i>CARIGE, FITCH: IL FALLIMENTO E' REALISTICO LA BANCA: UNO SCENARIO CHE NON ESISTE (P.Massarò)</i>	20
4	la Stampa	11/10/2018	<i>FLAT TAX, SUI NUMERI CORTOCIRCUITO SALVINI-TRIA ALLARME DI FITCH SULL'ITALIA: STIME SBAGLIAT (P.Baroni)</i>	21

DECISA LA RIDUZIONE DEL 35%

Auto e ambiente L'Europa taglia le emissioni

di Ivo Caizzi

Entro il 2030 le emissioni di CO2 dovranno essere abbassate del 35%. L'Europa spinge l'industria dell'auto ad accelerare su veicoli elettrici e ibridi. Le case automobilistiche, che temono ripercussioni sull'occupazione, avevano proposto il 30%.

a pagina 33

Auto, l'Europa taglia le emissioni del 35% L'allarme dei costruttori: posti a rischio

Accordo dei governi a maggioranza sulla riduzione. La spinta verso le vetture elettriche

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

BRUXELLES L'Europa spinge l'industria dell'auto europea ad accelerare lo sviluppo dei veicoli elettrici e ibridi per abbassare le emissioni inquinanti di CO2 e, di conseguenza, ridurre il surriscaldamento climatico. È questo l'obiettivo alla base del negoziato interistituzionale tra Consiglio dei governi, Parlamento e Commissione europea, subito iniziato a Bruxelles dopo che i 28 ministri dell'Ambiente martedì notte a Lussemburgo — al termine di circa 13 ore di trattative contrastate — hanno concordato un taglio del 35% entro il 2030 per le auto (15% entro il 2025). La ministra austriaca della Sostenibilità, presiden-

te di turno della riunione nel Granducato, ha confermato che i governi Ue puntano ad «avviare l'industria automobilistica europea sulla strada di costruire veicoli meno inquinanti, investire di più in innovazione e diffondere dati più attendibili sulle emissioni».

La proposta della Commissione europea, appoggiata dalle case automobilistiche, aveva indicato una riduzione del 30%. Ma l'Europarlamento, su pressione degli ambientalisti e di vari Paesi nordici, aveva fissato in -40% l'obiettivo per contrastare in modo efficace il cosiddetto «effetto serra». Al Consiglio dei ministri dell'Ambiente a Lussemburgo il compromesso a -35% è passato con 20

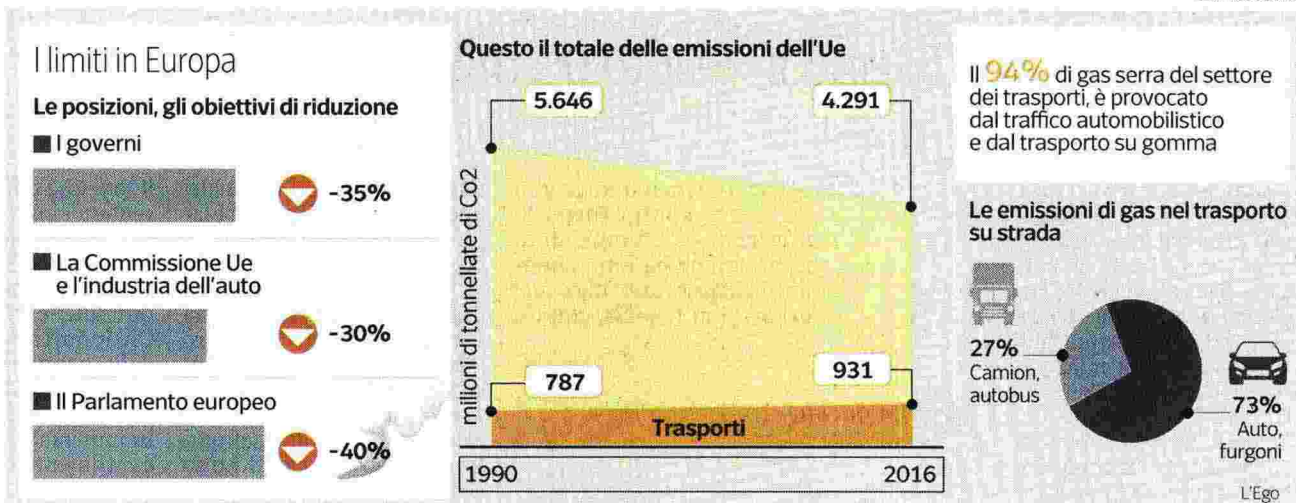
Stati favorevoli, quattro contrari e quattro astenuti. Decisivo è apparso il «sì» di Germania e Italia, Paesi produttori di auto, per sbloccare la situazione. Irlanda, Lussemburgo, Svezia, Olanda, Slovenia e Danimarca hanno giudicato l'intesa non adeguata ad affrontare la sfida per il clima. Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia, che insieme alla Germania chiedevano il -30%, hanno ceduto in cambio di concessioni sulle vendite dei veicoli ibridi ed elettrici. «Abbiamo fatto la differenza se votarlo o no», ha rivendicato il ministro dell'Ambiente Sergio Costa. La cancelliera tedesca Angela Merkel ha poi definito il compromesso «accettabile».

Di diverso parere si sono dichiarate le industrie del-

l'auto tedesca e di altri Paesi europei, che hanno considerato il taglio del 35% eccessivo e in grado di mettere a rischio molti posti di lavoro nel settore (impiega in Europa circa 3,4 milioni di addetti, di cui 800 mila solo in Germania, pari all'11% dell'intera occupazione manifatturiera europea). Ma il Consiglio dei ministri dell'Ambiente ha concesso un sistema di incentivi nella contabilizzazione delle riduzioni delle emissioni per aiutare i costruttori ad aumentare le vendite di veicoli elettrici e ibridi entro il 2030. Nel negoziato interistituzionale, che dovrebbe concludersi in un paio di mesi, l'Europarlamento vorrebbe introdurre anche sanzioni per il mancato raggiungimento degli obiettivi europei sui tagli di CO2.

Ivo Caizzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STORIE & VOLTI

AFFIDO E ASSEGNI

Genitori, figli La via di Pillon non funziona

di **Fiorenza Sarzanini**

È giusto garantire ai figli di trascorrere lo stesso tempo con il padre e la madre che hanno deciso di lasciarsi. Bisogna tuttavia fare i conti con la realtà e spesso, anche quando i rapporti tra ex coniugi non sono conflittuali, ci sono motivi pratici che rendono preferibile un'alternanza meno rigida di quella che impone ai minori di vivere due settimane in una casa e due settimane in un'altra.

continua a pagina 21

L'analisi

Ecco perché la via di Pillon non funziona: 4 punti deboli

di **Fiorenza Sarzanini**

SEGUE DALLA PRIMA

Il bene primario per chi ha già vissuto il trauma della separazione dei genitori è quello di non essere trattato come un pacco, che viene spostato e consegnato come un oggetto. Il disegno di legge firmato dal senatore leghista Simone Pillon sull'affido condiviso sembra non tenere conto della vita quotidiana e delle esigenze dei bambini e delle bambine, delle ragazze e dei ragazzi, che sono legate alla scuola, alle attività pomeridiane, ai rapporti con amici e parenti. Soprattutto non concede la giusta attenzione a realtà complesse — talvolta violente — che non possono essere risolte con una mediazione familiare, messa invece da Pillon al centro del provvedimento. Il senatore è avvocato, ma anche mediatore familiare, come risulta dal curriculum che ha consegnato a Palazzo Madama subito dopo la sua elezione. È dunque comprensibile che voglia

aiutare la categoria ad avere un ruolo primario. Ma prevedere per legge l'obbligo di rivolgersi a questi specialisti è sbagliato per svariati motivi — in alcuni casi addirittura vietato. La Convenzione di Istanbul sulla lotta alla violenza domestica impedisce che si possa ricorrere alla mediazione, così come alla conciliazione. In ogni caso si tratta di un percorso che aumenta le spese (visto che il gratuito patrocinio non è previsto), allunga i tempi ed elimina la discrezionalità del giudice che dovrà poi decidere, nell'interesse del minore, quali debbano essere le condizioni di vita con il padre e la madre. Altro punto critico del ddl riguarda l'assegno di mantenimento che viene abolito, evidentemente nella convinzione che sia in realtà uno stipendio all'ex moglie. Al di là delle considerazioni sulla disoccupazione femminile e sul fatto che molte donne non lavorano o lavorano meno proprio per occuparsi dei figli, in questo modo si ottiene

quello di creare una disparità di trattamento da parte di uno o dell'altro genitore. Questo aspetto si rivela particolarmente critico se le disponibilità economiche sono differenti e dunque il padre o la madre potrebbero non essere in grado di garantire ciò che l'altro «regala». Con il rischio forte di alimentare ulteriormente la conflittualità tra loro e con i più piccoli, che rappresentano invece il punto di vista da cui ripartire quando i genitori si separano.

fsarzanini@corriere.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Euro alla patria!

Salvini, "gli italiani che ci daranno una mano" e il rischio patrimoniale

Si può dire, usando slogan del Ventennio tornati di moda, che Di Maio traccia il solco e Salvini lo difende. Dopo aver protestato contro le "inique sanzioni" dell'Europa, dei

DI LUCIANO CAPONE

mercati e delle agenzie di rating, i due vice-premier hanno detto: "Noi tireremo dritto". Il problema è che in tanti, ormai troppi, hanno avvisato il governo che "tirare dritto" è molto pericoloso perché di fronte c'è una curva. Per il consensus economico le previsioni di crescita sono molto più basse di quelle del governo e in questo modo il debito pubblico rischia di esplodere e diventare insostenibile. In at-

tesa del giudizio delle agenzie di rating, lo hanno detto la Commissione europea, il Fondo monetario internazionale, la Banca d'Italia e l'Ufficio parlamentare di bilancio.

Queste previsioni di crescita dovranno essere aggiornate in base ai provvedimenti della manovra, dicono dalle parti del governo, ma visto quello che sta accadendo sui mercati è probabile che verranno riviste al ribasso. I mercati si fidano di più del Fmi e di Bankitalia che dei gialloverdi. Di fronte alla prospettiva dell'aumento dello spread, per non arrivare a "quota 400", il governo è intenzionato a chiedere agli italiani di donare "euro alla patria".
(segue nell'inserto IV)

I rischi dietro il donare "Euro alla Patria", tra repressione finanziaria e patrimoniale

(segue dalla prima pagina)

"Se lo spread continuerà a salire non staremo fermi, abbiamo più di un'idea - ha detto Salvini a margine della riunione del G6 di Lione - La forza dell'Italia, che nessun altro degli amici seduti al tavolo oggi ha, né i francesi, né gli spagnoli è un risparmio privato che non ha uguali al mondo. Per il momento è silenzioso e viene investito in titoli stranieri. Sono convinto che gli italiani siano pronti a darci una mano". Tradotto nel linguaggio poco patriottico della scienza triste: repressione finanziaria. Ovvero una serie di iniziative del governo per incanalare verso se stesso risorse dei risparmiatori, che quindi vanno a finanziare il debito a tassi artificialmente negativi o inferiori a quelli di mercato. Il soccorso sovrano, per molto tempo, è arrivato regolarmente da parte delle banche e delle compagnie assicurative che però, proprio in questo momento, stanno pagando questa scelta con il crollo del valore dei titoli di stato in loro possesso. E, come segnala il Fmi nel "Global financial stability re-

port" pubblicato ieri, lo stretto legame tra rischio bancario e rischio sovrano è un pericoloso canale di trasmissione di instabilità. Ora che neppure le banche ce la fanno a sostenere il debito pubblico, si chiede l'aiuto dei risparmiatori per sorreggere stato e banche.

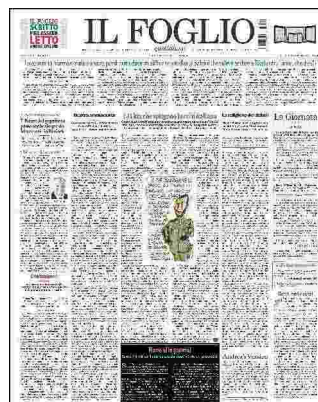
L'idea dell'esecutivo si sostanzia probabilmente nei Cir (Conti individuali di risparmio), che hanno lo scopo di incanalare i risparmi verso i titoli governativi. Ma anche questo progetto ha alcuni problemi: il primo è che, prevedendo una forte agevolazione fiscale, comporta anche una perdita di gettito e il secondo è che questo drenaggio di risorse spiazza gli investimenti privati e comporta quindi un aumento dei costi della raccolta per i settori più dinamici dell'economia. Questo secondo aspetto non sembra minimamente interessare l'esecutivo che, vista la convocazione delle aziende di stato da parte del premier Conte per chiedere un aumento degli investimenti a supporto della manovra, sembra voler chiedere a tutti gli agenti economici di se-

guire la linea del governo e unirsi nello sforzo comune. Non siamo all'economia di guerra, ma quasi.

Questa idea di cacciare gli investitori stranieri e nazionalizzare tutto, debiti e rischi, comporta una serie di problemi. Il primo è che porre a garanzia del debito pubblico i risparmi privati è la premessa di una patrimoniale: quando in guerra non basta l'esercito di volontari, poi si arriva alla leva obbligatoria. Il secondo è che questa prospettiva non dispiace affatto agli stranieri e ai "nemici di Bruxelles". Gli investitori stranieri pian piano si allontanano, il debito pubblico viene nazionalizzato e "Se le cose andranno male - ha detto a Reuters nei giorni scorsi un funzionario del fondo salva stati Esm - ci sarà una ristrutturazione del debito, che spazzerà via i risparmi di gran parte degli italiani". La patrimoniale avverrà sottoforma di tassa o di default e gli stranieri potranno tornare a comprare quel che resta per quattro soldi.

Italiani, a chi il costo di una politica economica irresponsabile e disennata? A noi!

Luciano Capone



I 54 km che spiegano la crisi italiana

Come si fa ad avere fiducia in un paese che non sa investire sul suo futuro? Perché sindacati e imprenditori dovrebbero mobilitarsi contro il sabotaggio di governo di una grande infrastruttura italiana: il Terzo Valico. Storia di un altro spread

C'è uno spread che si vede, e che da tempo fa tremare le gambe a tutti coloro che ogni giorno devono decidere se investire o no nel nostro paese, e c'è uno spread che invece non si vede e che pur essendo poco visibile mette i brividi più di un rendimento di un titolo di stato. Il primo spread è quello che misura il grado di affidabilità del debito pubblico italiano. Il secondo spread è quello che misura la capacità di un paese di investire sul suo futuro e coincide con una parola magica: "Infrastrutture". In queste ore, molti osservatori si stanno giustamente concentrando sulla possibilità che venga modificata la legge di Stabilità per scongiurare che l'innalzamento del primo spread possa portare a un collasso del sistema finanziario. Ma in pochi si stanno invece concentrando sul secondo spread, senza migliorare il quale l'Italia è destinata a bruciare migliaia di posti di lavoro e a mettere in fuga miliardi di capitali. Nell'audizione di martedì scorso in commissione Bilancio, Giovanni Tria ha sostenuto che la ragione per cui la crescita del pil italiano nel 2019 sarà superiore alle attese (Tria dice che sarà +1,5, l'Fmi dice che sarà al massimo +1) è legata anche alla realizzazione di un grande piano di infrastrutture e il ministro dell'Economia è arrivato persino a criticare la scelta fatta a Roma e a Torino dai sindacati a cinque stelle sulle Olimpiadi ricordando che "non possiamo rinunciare a fare investimenti per paura degli abusi".

Non vorremmo essere pessimisti, noi della Festa dell'ottimismo, ma c'è una storia che forse il ministro farebbe bene a mettere a fuoco nel ca-

so in cui il governo dovesse avere la forza di superare lo scontro in atto oggi più con la realtà che con i mercati. E' la storia di una grande opera che dovrebbe mobilitare tutto il ceto produttivo italiano e che meriterebbe di occupare le prime pagine almeno quanto la cronaca quotidiana della crescita o della decrescita dei rendimenti dei titoli di stato. La storia è questa ed è una storia che dimostra che il problema di un ministro come Danilo Toninelli non sono le cose che dice, e le sue gaffe, ma sono le cose che fa. Avete mai sentito parlare del Terzo Valico? Bene. Il Terzo Valico è una linea ferroviaria pensata per creare un corridoio capace di collegare il porto di Genova con quello di Rotterdam. I lavori del Terzo Valico - che in Italia si sviluppano lungo un tratto di 54 km - sono iniziati nell'autunno del 2013, l'opera è stata autorizzata per la prima volta nel 1991 e in questi ventisette anni sono successe molte cose: il Terzo Valico è stato approvato da 35 atti autorizzativi, è stato inserito per la prima volta dal Cipe nel programma delle opere urgenti nel 2001, gli stanziamenti sono stati ratificati nello stesso anno dalla Corte dei conti, i progetti sono stati approvati dagli enti locali, dalle regioni, dai comuni, dal ministero dei Beni Culturali, la Banca europea degli investimenti ha dato il suo benestare all'operazione per la prima volta nel 2004 e fino a qualche mese fa il Consorzio che sta lavorando al tracciato aveva previsto la fine dei lavori per il 2021. Oggi il Terzo Valico si trova al 70 per cento della sua costruzione, dà occupazione a 2.400 persone e secondo i calcoli del consorzio potrebbe dare lavoro ad altre 3.000 persone. I lavori sono divisi in sei lotti. Quattro di questi sono già stati finanziati, il quinto lotto è stato già approvato dal Cipe nella precedente legislatura (22 dicembre 2017), il suo finanziamento ha superato l'esame della Corte dei conti ma con l'arrivo di Toninelli è cambiato tutto. Anche un bambino capirebbe che - in un momento in cui il porto di Genova, a causa del crollo del ponte Morandi, rischia di bruciare un giro d'affari pari a 2,2 miliardi di euro nei prossimi due anni - oggi dovrebbe essere una priorità dell'Italia avere nel minor tempo possibile un'infrastruttura importante capace di collegare presto il

porto di Genova con il resto d'Europa (grazie al Terzo Valico, da Genova sarà possibile arrivare a Milano in 30 minuti rispetto all'ora e 39 minuti attuali). Ma nonostante questo, una volta arrivato alla guida del ministero delle Infrastrutture, il sempre concentrato Toninelli ha deciso di bloccare tutto. Nell'ultima versione del decreto su Genova, il ministro ha prima scelto di stralciare il finanziamento da 791 milioni di euro necessari per proseguire i lavori sulla linea ferroviaria e ha poi comuni-

cato verbalmente alla Rete ferroviaria italiana di bloccare un'erogazione da 200 milioni di euro che avrebbe dovuto pagare al Consorzio incaricato della progettazione e realizzazione del Terzo Valico (Cociv) come prima tranche del quinto lotto dei lavori. E come se non bastasse, nonostante tutti i controlli e tutte le verifiche fatte negli ultimi ventisette anni, Toninelli a inizio settembre decide di dar vita a una struttura tecnica di missione del ministero per effettuare, udite udite, l'analisi dei costi e dei benefici di alcune grandi opere, compreso il Terzo Valico. E a capo della struttura chi ha scelto di piazzare? Un professore di nome Marco Ponti, un no tav. L'ostuzionismo esplicito portato avanti dal governo sul Terzo Valico ha avuto l'incredibile effetto di mettere insieme in un'unica protesta sia i sindacati degli imprenditori (Confindustria) sia i sindacati dei lavoratori (Filca Cisl, Feneal Uil e Fillea Cgil) e la domanda che forse il ministro Tria dovrebbe rivolgere ai suoi colleghi di governo in fondo è semplice: ma un governo che sputa sulla certezza del diritto, rimettendo in discussione opere in cantiere da ventisette anni e non facendo nulla per sbloccare i 270 cantieri fermi in Italia dai quali si potrebbero ricavare fino a 330 mila posti di lavoro (dati Ance), può mai essere considerato credibile quando invita gli investitori a scommettere sul suo futuro? Purtroppo per l'Italia, la risposta forse la conoscete già. 

Decreto Salvini *Secondo i dati non serve aumentare la detenzione*

LIANA VITA

Chissà come si comporteranno i senatori dei 5Stelle quando dovranno votare l'articolo 2 del decreto "sicurezza", approvato in Senato, con l'incremento del tempo massimo di trattenimento nei centri di permanenza per il rimpatrio.

— segue a pagina 15 —

— segue dalla prima —

Decreto Salvini *Non serve allungare la detenzione.* *Lo provano i dati*

LIANA VITA*

Destinati agli stranieri senza documenti, passano da novanta a centottanta giorni.

Nel 2014, i senatori grillini, molti dei quali confermati nell'attuale legislatura o persino attuali membri del governo giallo-verde, votarono a favore della riduzione a novanta giorni del periodo massimo di detenzione amministrativa, approvando un emendamento alla legge europea 2013 proposto dai senatori Pd Manconi e Lo Giudice. E non furono i soli, visto che a favore, oltre alla maggioranza di allora, votarono anche illustri esponenti di Forza Italia e centristi, mentre contrari furono solo i leghisti. Vedremo come si comporteranno i pentastellati ora che sono maggioranza, a quattro anni di distanza da quella presa di posizione molto chiara.

Perché se c'è un aspetto che risulta evidente quando si ripercorre la storia dei centri di identificazione ed espulsione, ora Cpr - introdotti nel 1998 dalla legge Turco-Napolitano per i casi di grave pericolo per l'ordine pubblico - è il ricorso

mento a diciotto mesi. Numeri molto simili si registrano nel 2014, 2015 e nel 2016, col massimo a tre mesi. La media dei rimpatri effettuati rispetto alle persone trattenute continua a essere intorno al 50%, a prescindere dunque dalla durata del trattenimento. Il nodo critico, evidentemente, non sono i tempi necessari per l'identificazione dei trattenuti ma la scarsa collaborazione dei paesi di origine nel riammetterli, oltre alla complessità delle operazioni di rimpatrio e al loro costo.

Nonostante le intenzioni del ministro dell'Interno, non sarà facile mettersi d'accordo con i paesi di origine. E sembra improbabile che sei mesi di trattenimento nei Cpr, come prevede il nuovo decreto-legge, aiutino a espellere tutti gli stranieri irregolari, come dichiara di voler fare Salvini.

*ricercatrice



