

EDITORIALI

Le piroette dei sovranisti

Fico e Orbán si rimettono in riga sull'Ucraina. Che perdita di tempo

Le piroette dei leader populistici europei sarebbero comiche, se di mezzo non ci andassero la sicurezza di tutto il continente e il sostegno all'Ucraina aggredita dalla Russia. Il primo a compiere una piroetta è stato Robert Fico, il primo ministro della Slovacchia. Eletto dopo una campagna elettorale firmata, negli ultimi giorni Fico aveva suggerito che non c'è una guerra a Kyiv perché lì la vita è "perfettamente normale" e aveva intimato agli ucraini di cedere parti del loro territorio alla Russia. Mercoledì, dopo un incontro con il premier ucraino, Denys Shmyhal, Fico ha detto di "volere davvero assistere" e "aiutare" l'Ucraina. Shmyhal ha spiegato di aver raggiunto un accordo su armi e aiuti europei. Il governo slovacco non bloccherà l'acquisto di armi da difesa slovacche e "sosterrà" il pacchetto dell'Ue da 50 miliardi di euro, ha detto Shmyhal. Le piroette di Fico dimostrano che non costituisce una minaccia come Viktor Orbán, che ha posto il veto al pacchetto di aiuti fi-

nanziari dell'Ue. Ma anche il premier ungherese è stato costretto a un paio di piroette. La più importante riguarda l'ingresso della Svezia nella Nato. Dopo la ratifica del Parlamento turco manca solo quella del Parlamento ungherese. Su X Orbán aveva fatto sapere di aver invitato il premier svedese, Ulf Kristersson, per "discutere dell'adesione della Svezia" all'Alleanza atlantica, come se le trattative fossero ancora aperte. Mercoledì, Jens Stoltenberg, lo ha rimesso in riga. Orbán ha "ribadito" di sostenere l'ingresso della Svezia nella Nato. Al contempo, l'Ungheria ha tolto il veto a un fondo speciale da 5 miliardi di euro per le forniture di armi all'Ucraina. Le piroette sono di buon auspicio per il vertice straordinario dell'Ue del primo febbraio, con l'obiettivo di superare il veto di Orbán sui 50 miliardi per l'Ucraina. Ma quanto tempo perso per le infemate di leader populistici che, senza la Nato e l'Ue, sanno di essere nudi di fronte alla minaccia di Putin.

L'economia americana è on fire

La crescita è alta e sostenuta dai consumi, un segnale forte di salute

L'economia americana è cresciuta del 3,3 per cento nell'ultimo trimestre del 2023, evidenziando una solidità complessiva - il tasso annuale è del 3,1 per cento - che gli economisti non si aspettavano e affossando definitivamente le chiacchiere sulle fragilità della ripresa americana. A trarla sono stati i consumi: un motore del lavoro solido e la crescita dei salari (che ha riguardato anche i redditi più bassi) hanno fatto sì che gli americani ricominciarono a spendere, anche a fronte di un'inflazione ridotta rispetto ai picchi del 2022 ma ancora presente: i salari hanno comunque iniziato a crescere più dei prezzi. Secondo la Fed di Atlanta, i consumi hanno contribuito per circa l'80 per cento alla crescita dell'ultimo trimestre (che è più bassa rispetto al trimestre precedente, che era stata del 4,9 per cento) e ci si aspetta che continueranno a farlo anche nel 2024, anche se a un ritmo meno balzando ri-

spetto al 2023. I rischi restano: nell'ultima settimana i dati sulla disoccupazione sono aumentati, i consumatori hanno spesso ma privilegiando i prestiti che potrebbero rivelarsi insostenibili se il mercato del lavoro si indebolisce, gli effetti dei tassi di interesse alti si continuano a sentire e le crisi internazionali potrebbero avere conseguenze interne. Ma gli Stati Uniti crescono e si rafforzano molto più delle economie europee e di quella cinese, in controtendenza rispetto alle previsioni molto più pessimistiche. Ora il presidente Joe Biden deve trovare il modo per contrastare la percezione degli americani che nelle rivalizzazioni esprimono preoccupazioni sullo stato di salute dell'economia nonostante i dati siano positivi da un po'. Nelle ultime settimane qualche segnale incoraggiante per la Casa Bianca c'è stato, ma nell'anno elettorale serve molto di più.

L'industria contro la legge Lollo

Unionfood ribadisce la richiesta di modifica del ddl sulla "carne sintetica"

Ha cercato di procedere a fari spenti, per non urtare l'ipersensibilità del governo, ma ora l'industria agroalimentare esce allo scoperto con la legge sulla "carne sintetica" del ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida. Dopo che il Foglio ha rivelato la presentazione a Bruxelles di un parere che chiede di cancellare la norma sul *meat sounding*, l'Unione Italiana Food - l'associazione di Confindustria che rappresenta l'agrofood italiano con 56 miliardi di fatturato, 100 mila addetti, 530 imprese in 18 miliardi di export - ha diffuso un comunicato. "Unione Italiana Food ha una posizione chiara rispetto alle disposizioni sul *meat sounding* contenute nel ddl sulla carne sintetica. I prodotti a base vegetale nascono da materie prime agricole tradizionali, che fanno parte da sempre della nostra alimentazione e che sono alla base della dieta mediterranea. Chi sceglie tali prodotti sa bene che sono molto diversi dalla carne sintetica, sia per peculiarità che per composizione". Per tanto Unionfood, nell'ambito della pro-

cedura europea Tris, ha chiesto alla Commissione Ue di abrogare la norma italiana contro l'uso di denominazioni riferite alla carne per prodotti a base di proteine vegetali (tipo "hamburger di soia") perché in questo modo verrebbero proibite "denominazioni che da decenni descrivono le ricette di prodotti a base vegetale, senza appunto generare alcuna confusione nel consumatore", penalizzando così le imprese e i lavoratori. Cioè il made in Italy. L'industria, con spirito di "collaborazione" con il governo, "si assicura un ripensamento" da parte del ministro Lollobrigida che su questo tema deve ancora emanare un decreto attuativo. Lollobrigida, dopo che è montato il caso, si è detto disposto a rifare "una valutazione" sulla norma. Una cosa, cioè, che andrebbe fatta prima di approvare i divieti e non dopo. La legge sulla "carne sintetica" non è ancora effettiva e già si rivela sbagliata e dannosa per le imprese italiane. Accade quando si legifera per fare propaganda e sulla spinta dell'ideologia. Ma poi arriva la realtà.

La legge sull'immigrazione decurtata

In Francia, i nove saggi bocciano la parte destrorsa del piano sui migranti

Le destre denunciano un "atto di forza" dei giudici, una "decisione politica". La sinistra socialista e mélenchonista, ma anche il governo marconista, tirano invece un sospiro di sollievo. Ieri pomeriggio, il Consiglio costituzionale francese ha bocciato ampiamente la legge sull'immigrazione votata a dicembre in un clima di grande tensione, cancellando le misure più restrittive che erano state imposte alla macronia, priva di maggioranza assoluta all'Assemblea nazionale, dalla destra gollista (Républicains), e che avevano l'appoggio della destra sovranista (Rassemblement national). I nove "saggi" hanno censurato totalmente o parzialmente oltre un terzo degli articoli, trentasette su ottantasei, giudicandoli dei "cavalieri legislativi" ossia privi di un legame con il progetto di legge. Fra gli articoli censurati figurano l'inasprimento delle condizioni di accesso alle prestazioni sociali per i non-europei e il giro di vite sui ricongiungimenti familiari: misure di "preferenza nazionale" che avevano fatto

destruire Marine Le Pen e i suoi pasdaran (a dicembre, subito dopo la votazione, gridarono alla "vittoria ideologica"), ora cestinate. Accanto a queste disposizioni, sono stati bocciati anche gli articoli sulla fine dell'automaticità dello ius soli per i bambini nati da genitori stranieri in Francia e l'introduzione del reato di "soggiorno irregolare". "Il Consiglio costituzionale censura le misure di fermezza maggiormente condivise dai francesi: la legge sull'immigrazione è nata morta. L'unica soluzione è il referendum sull'immigrazione", ha scritto su X Jordan Bardella, presidente del Rassemblement national. Il capogruppo dei deputati Républicains, Olivier Marleix, ha chiesto a Macron di reintrodurre le misure censurate in un progetto di legge sull'immigrazione versione 2. Il ministro dell'Interno e promotore della legge, Gérald Darmanin, ha manifestato invece la sua soddisfazione per la sentenza del Consiglio costituzionale, che ha "convalidato l'integrità del testo del governo".

Attrarre, non litigare. Cosa manca al governo quando parla di auto

L'Italia è davvero disposta a ospitare un secondo gruppo automobilistico, superando il monopolio Fiat passato a Stellantis? Ci sono candidati che non siano cinesi? E a quali condizioni vorrebbero produrre nel paese dove crescono i limoni, ma avvizzano le grandi imprese? Sono queste le domande da porsi invece del consueto ping pong di accuse, recriminazioni, pregiudizi ideologici. Il duello con Carlos Tavares che copre lo scotto a tutto campo, politico, sociale, culturale tra Giorgio Meloni e John Elkann, non fa compiere un passo avanti. La strada non è costringere Stellantis a produrre in Italia e non in Marocco, in Serbia, in Polonia, sceltura inusuale e sbagliata. La memoria purtroppo dura lo spazio di un mattino, eppure basta andare a Termini Imerese, a due passi da Palermo, per toccare con mano lo scheletro di un impianto sbagliato (bisognava importare dal continente tutte le componenti da assemblare in Sicilia), nato per ragioni politico clientelari contro l'ostilità di Vittorio Valletta, tenuto in piedi con i denari dei contribuenti. Ancor oggi 600 e passa lavoratori risuonano la cassa integrazione, dodici anni dopo la chiusura. Non è quella la via maestra, ma aprire alla concorrenza

Il ministro Urso ha più volte accennato alla possibilità di attrarre altri produttori, però è rimasto nel vago forse perché la concorrenza non ha molti seguaci nella destra. La vicenda delle spiagge lo dimostra. Ma sbaglia anche Tavares con le sue minacce: "Se il governo vuole portare un altro produttore siamo pronti a lottare, tuttavia bisogna pensare anche alle conseguenze di questa lotta". Sia lui sia Meloni dovrebbero imparare la lezione spagnola. Il paese, secondo in Europa con 1,8 milioni di vetture l'anno, ha in casa un grande produttore nazionale, la Seat che la Fiat ha ceduto alla Volkswagen quando aveva bisogno di quattrini da investire. Un errore e non il solo della gestione Romiti. Allora il governo guidato dal socialista Felipe Gonzalez aprì le porte ai tedeschi, ma anche ad altri costruttori, tra i quali la stessa Peugeot dimostrando che gli interessi nazionali non si fanno sbarrando i confini. La Volkswagen non ha certo applaudit, però non ha scatenato nessuna lotta dura senza paura, ha difeso il proprio primato investendo, rinnovando gli impianti, alzando il livello del prodotto, anche grazie a un manager italiano come Luca De Meo che ora

guida la Renault, gruppo tra i primi al mondo, più forte di Stellantis. La Seat sta per lasciare il posto alla sua nuova creatura, la Cupra che fa vetture sportive e di più alta gamma. Ma torniamo alla domanda iniziale: c'è un altro produttore automobilistico disposto a venire in Italia? Potrebbe essere un gruppo cinese. Byd che contende alla Tesla il primato mondiale nelle auto elettriche, ha deciso di sbarcare in Ungheria dove lavora gruppo Mercedes, Audi, Suzuki e dal prossimo anno anche BMW. Great Wall Motors è interessato, ma cerca solo partner per vendere le proprie vetture costruite in Asia. In ogni caso non vediamo Meloni aprire alle auto elettriche, tanto meno cinesi. Quanto a Elon Musk ha annunciato che la nuova Tesla rivoltava a un pubblico di massa, la Model 2 da 25 mila euro, uscirà dalla gigafactory che sorge non lontano da Berlino nel Brandeburgo. Eppure, analisti e consulenti che abbiamo ascoltato non hanno escluso la possibilità che un gruppo tedesco venga a produrre in Italia. L'esperienza della Motor Valley emiliana (e della Lamborghini che appartiene al gruppo Volkswagen-Porsche) è molto positiva. Certo, si

tratta di una nicchia di lusso, l'auto di massa richiede altre condizioni. E proprio questo è il punto. Tra le condizioni ci sono gli incentivi pubblici, ovviamente, che non mancano certo in Germania né in Francia o nei paesi dell'est europeo. I salari italiani sono più alti che in Slovacchia dove la Volkswagen ha la Skoda, ma comunque inferiori a quelli tedeschi. Ora che la Germania è impegnata a riportare a casa pezzi importanti della catena produttiva, l'Italia può giocarsi le sue chance. Tuttavia, gli stessi analisti e consulenti storcono il naso quando sentono la parola Ilva di Taranto. Diffidano anche dell'uso tanto esteso del golden power perché può diventare un caprio che il potere politico potrebbe stringere o allentare a seconda dei suoi interessi immediati. Poi c'è la solita giaculatoria: incertezza, burocrazia, gap tecnologico, mancanza di personale qualificato (un fattore nuovo che può diventare micidiale), fisco pesante e farraginoso, per non parlare di corruzione e malavita organizzata. Anche volendo far la tara ai pregiudizi, sono obiezioni che meritano risposte concrete.

Stefano Cingolani

Auto, strade ed emissioni: come "deideologizzare" le politiche Ue

Roma. La politica di decarbonizzazione dell'Unione europea nel settore della mobilità è fondata su dati parziali che producono scenari "ideologici", più ottimistici di quanto ci si debba aspettare da un lavoro scientifico. In particolare, l'Ue sopravvaluta il ruolo dell'auto elettrica nel perseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni al 2030 e al 2050. E' l'Ue sostenuta da Ennio Cassetta, luminare dei trasporti e ora presidente di Tecne, nel presentare la ricerca "La rivoluzione sostenibile parte dalle autostrade" illustrata ieri a Roma con centinaia di dati tagliati da un gruppo di lavoro che ha chiesto anche il Politecnico di Milano, Autostrade per l'Italia, Eni, Spiege Cassetta, se anziché conteggiare soltanto le emissioni prodotte dallo spostamento dell'auto (tank-to-wheel) si considerano anche quelle necessarie per la produzione del carburante (well-to-tank), i numeri cambiano notevolmente e le emissioni dell'elettrico si avvicinano a quelle delle vetture a combustibili fossili. Con questi conti, per raggiungere gli obiettivi al 2030 (abbattimento del 49 per cento delle emissioni) sarebbe necessario incrementare il parco dei veicoli elettrici

dalle attuali 400mila a 6,3 milioni di auto, mentre si potrà realisticamente arrivare a 2,9 milioni. L'auto elettrica non basta. "Non esiste un solo strumento per vincere la sfida della sostenibilità, bisogna agire su tutti i fronti, anche quelli della mobilità fondata su energie fossili", dice Cassetta. Né basta il potenziamento delle ferrovie che dovrebbe moltiplicare del 700 per cento il traffico passeggeri e del 1.100 per cento il traffico merci per contribuire all'obiettivo in modo decisivo. Servono altre politiche rispetto alle due già messe in campo dall'Ue: bisogna spingere al massimo i biocombustibili, premiare i comportamenti virtuosi, rendere sostenibili le infrastrutture, preparare, con l'unica strada per decarbonizzare la mobilità è decarbonizzare la strada", dice Cassetta che ricorda il ruolo crescente delle autostrade in un secolo di sviluppo e anche le strotzature create negli ultimi anni. Fatto 100 i valore del pil al 1970, nel 2022 era 228,6, mentre il traffico autostradale era cresciuto a 539, caricando gran parte del peso dello sviluppo economico. Ma l'espansione della rete stradale si ferma a 179, con un blocco che sostanzialmente dura da 30 anni.

Questo significa saturazione cui si risponde con un piano che consideri tre obiettivi fondamentali: manutenzione rigenerativa perché la rete italiana è più vecchia di 20 anni delle altre reti europee; potenziamento della rete per eliminare le strotzature; digitalizzazione per proiettarci verso le nuove forme di mobilità, a partire dalla guida assistita. "E' necessario superare gli schemi europei quando sono ideologici. Il 94 per cento delle emissioni stanno nella mobilità su strada, è lì che bisogna intervenire", dice Cassetta. "E' le forme della mobilità del futuro, a partire dalla guida autonoma, si stanno sperimentando sulle autostrade". Il tema viene al ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, che va a nozze quando gli si dice di deideologizzare le politiche Ue e di ricercare la "neutralità ideologica". Per lui la politica dei trasporti "non deve essere politicizzata". Se le ferrovie restano una priorità, mettere a punto un serio piano per manutenzione e sviluppo della rete stradale e autostradale è una necessità. "La sfida - dice Roberto Tomasi, ad di Autostrade per l'Italia - è traghettare la rete autostradale nel futuro, rendendola verde, digitale, sempre

più sicura e performante: un impegno che come Autostrade per l'Italia stiamo affrontando, ma che bisogna mettere a sistema con tutti gli attori del settore per tracciare un percorso lineare e coerente. Gli investimenti disponibili, i profili tecnico professionali necessari e poter contribuire positivamente all'evoluzione del sistema normativo anche a livello europeo". Torna da tutte le voci presenti il monito che la sostenibilità ambientale "non può prescindere dalla sostenibilità economica e sociale" e anche Tomasi punta su questo lanciando l'idea di "un Osservatorio che consenta di valutare gli effetti di qualsiasi azione nell'ambito della transizione ecologica, facendo sistema a supporto del governo e del Ministero delle Infrastrutture". Salvini lo dice esplicitamente: è nata un'alleanza che punta a un atteggiamento laico e non ideologico verso la sostenibilità. L'ostracismo verso le autostrade sembra finito, non ci sono più solo ferrovie. Di strada da fare, però, soprattutto in Europa, ce n'è ancora tanta. "Il 77 dei trasporti che faremo ad aprile in Italia parte da qui, da questo atteggiamento", chiude il ministro.

Giorgio Santilli

L'utopia di intervenire sui salari senza parlare di innovazione

La frenata dell'attività del Venture Capital non è un tema solo italiano: sulla base dei dati dell'EY VC Barometer nel 2023 gli investimenti in Italia, superiori a un miliardo di euro per il terzo anno consecutivo, hanno segnato un 49 per cento rispetto al 2022, in linea con il dato a livello globale. Per la prima volta dal Startup Act del 2013, si è registrato un calo del numero di startup innovative registrate: -3,5 per cento rispetto al 2022 (dati dell'Osservatorio Innoput). Questi due elementi meritano una riflessione. La domanda da porsi è se il sistema Italia sia in grado di offrire le condizioni per consentire al venture capital di liberare il proprio potenziale che è alto per la riconosciuta qualità del capitale umano e per le doti imprenditoriali diffuse che ci caratterizzano. La risposta è perlopiù negativa, in assenza di un rilevante cambio di passo. Non è un tema solo di oggi, le cause sono da cercare in là nel tempo, ma l'Italia rischia di trovarsi in un circolo vizioso che può minare la sostenibilità del sistema economico e sociale nel medio lungo periodo. Debole l'impennata all'innovazione e agli investimenti nella spesa in ricerca e sviluppo nel 2024 è stimata da EY poco sopra l'1

per cento del pil contro una media EU pari al 2,4 per cento. Gli investimenti privati sono cresciuti dal 16 per cento al 19 del pil negli ultimi anni, ma solo per effetto degli investimenti trattati dai bonus edilizi, con un rilevante impatto sul deficit. Bassa innovazione e scarsa adozione di tecnologie sono il risultato. Bassa produttività: aumentata del 2,8 per cento tra il 2000 e il 2022 in Italia, a fronte di una media del 19,5 per cento nell'Eurozona e del 35,6 negli Usa. Trend di crescita storicamente debole: il pil dal 1990 a oggi in Italia è cresciuto di circa 20 per cento, come risultato di limitati investimenti e produttività ferma, a fronte del 110 per cento degli Usa, del 60 della Francia e del 10 della Spagna. Salari in stagnazione: tra il 2000 e il 2022 in Italia i salari reali sono diminuiti del 2,2 per cento, mentre sono cresciuti del 8,6 nell'Eurozona e del 22 negli Stati Uniti. Istruzione universitaria poco attrattiva: le retribuzioni medie delle persone con titolo di studio universitario in Italia sono superiori del 38 per cento rispetto a chi ha un diploma, contro il 58 di Germania e Francia, 55 della Spagna e 73 degli Stati Uniti. Anche per questo in Italia la forza lavoro è poco qualificata, con il 20

per cento di laureati, contro il 33 della Germania, il 42 della Francia, il 41 della Spagna e il 50 degli Stati Uniti. Talenti in fuga. Il numero di studenti universitari stranieri in Italia nel 2022 è stato pari a 72 mila, -21,7 per cento rispetto al 2016, a fronte di trend di crescita rilevanti specialmente in Germania e Spagna. Paralleli tra il 2011 e il 2021 secondo i dati Istat 451.585 italiani tra i 18 e 34 anni hanno trasferito la residenza all'estero. In questo contesto crediamo che l'attività di Venture Capital sia cruciale ma serve un approccio diverso, volto a consentire al VC di acquisire rilevanza, facendo sistema, aprendosi alla collaborazione al di fuori dei confini della propria business community e svolgendo un ruolo di sentinella anche a supporto dei policy makers. La collaborazione con le università è un primo tema su cui soffermarci. Secondo in dati Netval, nell'ultimo triennio sono stati registrati annualmente circa 700 nuovi brevetti e circa 500 domande di priorità su brevetti già depositati. A questo sforzo di ricerca non si accompagna un adeguato trasferimento tecnologico: il numero di contratti di licenza o di utilizzo è di circa 150 mila all'anno. Anche considerando le progettualità in-

scate dal Pnr che vedono le università fare sistema "dalla ricerca all'impresa", c'è uno spazio di cooperazione per un efficace trasferimento tecnologico, dove il VC può (deve) apportare il proprio apporto. Un secondo aspetto riguarda la razionalizzazione della spesa pubblica per incentivi fiscali a famiglie e imprese. Tra il 2016 e il 2021 il numero di agevolazioni fiscali erariali attive in Italia è salito da 610 a 740, con un mancato gettito di oltre 125 miliardi di euro nel 2023, con un'incidenza sul pil del 6,5 per cento. La legge delega per la riforma fiscale si pone l'obiettivo, positivo, del riordino di tali iniziative. E' il momento di fare sistema per indirizzare le risorse verso progetti legati a obiettivi di innovazione a breve e medio termine. Il 10 per cento di queste risorse valgono circa l'80 per cento del totale degli investimenti privati in ricerca e sviluppo in Italia. Solo valorizzando l'innovazione si creeranno le condizioni per incidere sulla crescita dei salari, specie per i giovani, anche attraverso una coraggiosa revisione dei livelli di ingresso nel mercato del lavoro.

Marco Daviddi and Transactions of EY in Italia



Robert Stone DOG SOLDIERS minimum fax, 427 pp., 19 euro

la Cia, dall'altro. Motore delle vicende piecresche, drammatiche, al limite dell'assurdo è l'eroina, che spinge i personaggi - chi più chi meno, tutti a vario titolo sconfitti - a farsi di volta in volta, per il motivo sbagliato o addirittura senza alcun motivo, vittime e carnefici. Il punto focale di Dog Soldiers sta proprio qui: l'ennesima carnefina ha innescato, ma forse solo accelerato, quella che sembra una definitiva e irreversibile perdita di valori; se ne fa carico soprattutto il personaggio di Converse, le cui tipiche risposte alle spinose situazioni in cui si caccia sono sempre prive di risolutezza: "Spero di sì", "Spero di no", "Tu che ne dici?", e così via. "Con il passare del tempo c'erano sempre più cose che

andavano smarrite", riflette indirettamente il protagonista: a smarrirsi, nel lungo romanzo di Stone, è soprattutto il senso di ciò che accade, i motivi per cui andare avanti. Popola Dog Soldiers un'umanità smarrita, non attrezzata per vivere - a stento lo è - per sopravvivere - di fronte alle conseguenze di una catastrofe sociale, umanitaria, soprattutto morale, e dunque si trascina da un posto all'altro, aggirandosi allo stordimento, a brandelli di relazioni emotive, al sesso, a una prospettiva di arricchimento, sempre con disperazione o, più spesso, con indifferenza. "Non sappiamo cosa stiamo facendo", dice verso la fine Converse, quando ormai Vietnam e California sembrano diventati un'unica entità, un palcoscenico beckettiano dove continuare a rincorrersi senza posa. "Questo è il principio che difendevamo in Vietnam. E' per questo che siamo andati in guerra." Allo stesso tempo, le tragicheomiche perseguitazioni dei personaggi di Dog Soldiers non mancano di una caratteristica: sono profondamente spesse per chi legge. Se non altro, potremmo dire, del naufragio c'è rimasta l'allegria. (Alfredo Palomba)

IL FOGLIO quotidiano
 Direttore Responsabile: Claudio Cerassa
 (Venditori: Maurizio Ciripa vicentino)
 Salvatore Merlo, Paola Peduzzi
 Caporedattore: Matteo Matuzazzi
 Redazione: Ermes Antonucci, Giovanni Battistuzzi, Antonella Basso, Simona Basso, Loredana Capone, Carmelo Caruso, Enrico Cichetti, Mirco Fiammanti, Luca Guadagnoli, Michele Giannone, Giulio Iannuzzi, Ruggiero Davida Montenegro, Giulia Pennati, Luca Pizzani, Maurizio Pizzani, Luca Roberto, Cecilia Sala, Maria Carla Siciliani.
 (responsabile dell'inserzo del sabato)
 Presidente: Giuliano Ferrara
 Editore: Il Foglio Quotidiano società cooperativa
 Corso Vittorio Emanuele II, 30 - 20122 Milano
 Registrazione Tribunale di Milano n. 611 del 7/12/1995
 Tipografie
 Monza Stampa S.r.l. Via Montebello Buonarroti, 153
 20090 Monza (MI) - Tel. 039 2208201
 Via per il Sole, 10 - 00196 Roma (RM)
 00131 Roma - Tel. 06 4481210
 Distribuzione: Pressa di Distribuzione Stampa e Multimediali - Via Montebello 1 - 20090 Monza (MI)
 Concessionaria per la raccolta di pubblicità e pubblicità legale
 A. PIZZONI & C. SpA - Via Nervetina, 21
 20139 Milano tel. 02 574041
 Pubblicità sul sito: ALLPRINT Srl Via Gallo Cesare
 P.le S. Maria, 20 - 20122 Milano
 Arrivati Euro 3,00 - Sped. Post. ISSN 1120-3434
 Copyright - Il Foglio Spa. Cop. Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questo quotidiano può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi modo senza permesso scritto dalla editore.
 www.ilfolgio.it e-mail: lettere@ilfolgio.it