



CISL FP

MENSILE Numero 20 | Settembre 2018

Il Previdente

EUREKA



BIMBO
IN AUTO!

**Redazione**

Via Ciro il Grande 21
00144 ROMA
ilprevedente.redazione@yahoo.com

Direttore responsabile

Corrado Tiberti
Struttura aziendale Cisl Inps

Capo redattore

Alessandro Terradura

Responsabile settore cultura

Carlo Marino

Redazione

Rufo
Menelao
Montanaro
Santulli
Petrucci
Riccardi
Nicastro
De Angelis
Cenci
Petri
Luise
Marino
Favaloro
Curatolo
Verini
Severini
Lapicciarella

Hanno collaborato:

Patrizia D'Attanasio
Paolo Musicò consulente IT
Milena Vittucci
Avv. Claudia Silvestrini
Nadia Terradura Revisore dei conti
Francesca Caracò
Guido Bachetti
Giorgio Fontana
Christian Picucci

Si ringrazia Mariella Guerrini per le foto di pagina 30
e pagina 32

Mi sembra di non aver dormito. Sono stanco.

La sveglia non smette, è implacabile.

Nonostante tutto sembra che io sia il solo in grado di sentirla.

Mi alzo, mi lavo, strillo a mio figlio che è tardi, prendo il caffè mentre mi vesto e cerco di svegliare mio figlio.

È già tardi. Penso al traffico, gli strillo, lo vesto, prendo la cartella e siamo in macchina.

Traffico è tardi.

La scuola, il parcheggio in tripla fila, lo lascio, scusate, e volo in ufficio. È tardissimo.

Il capo sulla porta, le pratiche, la giornata vola e a casa il tempo di cenare e sono a letto.

E ricomincia.

Sono stanco, mi sembra di non aver dormito. La sveglia non smette, è implacabile, e nonostante tutto sembra che io sia il solo in grado di sentirla.

Mi alzo, mi lavo, strillo, mi vesto mentre prendo il caffè e sveglio mio figlio. Gli strillo, lo vesto, prendo la cartella e lo metto in macchina. È tardissimo. Traffico, parcheggio, scuola, scusate, traffico, buon giorno.

Rientro a casa distrutto, cena due chiacchiere, a letto, sono distrutto. E si ricomincia.

Sono stanco, mi sembra di non aver dormito. La sveglia non smette, è implacabile, e nonostante tutto sembra che io sia il solo in grado di sentirla.

La sveglia, mi alzo, mi lavo, strillo, mi vesto, caffè, sveglio mio figlio, lo vesto, lo metto in macchina. È tardi anche oggi. Traffico è tardi. Traffico, è tardi.

Traffico è tardi.

Quando mi vengono a cercare, verso l'ora di pranzo, è troppo tardi.

Ho perduto il mio sogno più bello.

di Alessandro Terradura

RUBRICHE

Editoriale	pag. 3
People	“ 5
News	“ 9
Cisl Pubblico Impiego	“ 24
I veri volti della PA	“ 30
Legale	“ 32
Fiscale	“ 33
Le Pillole	“ 34
Shutdown	“ 37
Cultura	“ 38
Viaggi	“ 42



Intervista a Marco De Iuliis, presidente dell'ASSOCIAZIONE TENACE

di Alessandro Terradura

«**Marco De Iuliis, presidente dell'ASSOCIAZIONE TENACE, che cosa succede nella mente di un padre, di una madre, di un nonno?»**

Quando parliamo di questi episodi utilizziamo spesso il verbo "dimenticare", lo facciamo per semplicità nella comunicazione, ma ciò comporta una inevitabile declassificazione del gesto, rischiando che appaia inaccettabile e incomprensibile. Ci si dimentica il cellulare, le chiavi di casa o di pagare una bolletta, ma non ci si può dimenticare un figlio, e quando succede, è facile indignarsi: una giovane vita si colloca sullo stesso piano di uno dei tanti oggetti quotidiani ai quali non prestiamo poi troppa attenzione e cura.

La verità invece è un'altra: neurofisiologi ed esperti della memoria, sostengono da anni che la distrazione in queste circostanze è spesso legata a una serie di coincidenze e di fattori comuni a tutti i casi registrati (stanchezza, mancanza di sonno, piccole variazioni nella routine quotidiana).

Il professor David Diamond, docente di fisiologia molecolare all'Università del Sud della Florida e consulente dell'ospedale veterani di Tampa ha

scoperto che in alcune circostanze, la parte più sofisticata del nostro centro di elaborazione del pensiero, può essere tenuta in ostaggio all'interno di un sistema di memoria in una porzione primitiva del cervello.

Il cervello umano, è uno strumento composto da strutture nuove e sofisticate in cima a un mucchio di prototipi di cervelli ancora usati da specie inferiori. Nella parte superiore sono presenti le parti più intelligenti e più agili: la Corteccia Prefrontale, che pensa e analizza, e l'Ippocampo, che crea e trattiene i nostri ricordi immediati. Nella parte inferiore vi sono i Gangli della Base, quasi identici al cervello delle lucertole, che controllano le azioni volontarie ma appena consapevoli.

Diamond ha scoperto che in situazioni che coinvolgono abilità motorie familiari e abituali, l'animale umano sfrutta i Gangli della Base come una sorta di autopilota ausiliario.

Quando la nostra Corteccia Prefrontale e Ippocampo stanno pianificando la nostra giornata sulla via del lavoro, i Gangli Basali, rozzi ma efficienti, stanno





facendo funzionare l'auto; è per questo che a volte ci si ritrova a guidare dal punto A al punto B senza un chiaro ricordo del percorso compiuto.

Per questa ragione non esiste un profilo-tipo della persona che dimentica il figlio in macchina: capita a gente solitamente distratta come anche ai maniaci dell'organizzazione e del tutto-sotto-controllo, a persone colte e a persone con bassi livelli di istruzione.

«Come cambia la vita delle persone, o meglio come si sopravvive ad una disgrazia simile?»

La perdita di un figlio è una disgrazia che ritengo non vada commentata. Rientra all'interno di quella sfera privata intoccabile alla quale bisognerebbe approcciarsi con religioso rispetto.

Purtroppo non è un'opinione condivisa, ne prendo atto, ma non cambia la mia visione a riguardo.

Da quando questo progetto è partito, circa un anno fa, ho avuto accese discussioni con tante persone, a

volte anche genitori, i quali non riescono ad accettare le spiegazioni scientifiche e riversano odio e sentenze sui quei disgraziati protagonisti, che nella maggior parte dei casi sono già l'ombra di sé stessi. Ai miei occhi si tratta di una sorta di bullismo: prendersela con un genitore che torna a casa, consapevole di dover vivere il resto della propria vita con il rimorso, è un atto gratuito e meschino.

Ho visto alcuni genitori coinvolti in questi episodi reagire, attivandosi in prima persona per sensibilizzare l'opinione pubblica, ma nella maggior parte dei casi sprofondano in un comprensibile silenzio mediatico e probabilmente anche familiare e sociale.

«Come è nata l'idea di realizzare qualcosa che possa evitare queste tragedie?»

Siamo nel 2018, SpaceX riesce a fa atterrare i suoi razzi spaziali in sincrono sulla Terra, possiamo twittare con gli astronauti che gravitano sopra le nostre teste nella Stazione Spaziale Internazionale, riceviamo notifiche e condividiamo praticamente tutto istantaneamente fra di noi in tutto il pianeta. Insieme a tutto questo siamo ancora soggetti a lasciare inconsapevolmente i nostri figli all'interno dei nostri mezzi di trasporto.

Ritengo che oggi, in una società moderna, sia inaccettabile che dei bimbi possano morire in questo modo.

Come padre e progettista, ho deciso di impegnarmi in prima persona perseguendo un'idea ambiziosa: [trovare una soluzione accessibile a tutti](#) per eliminare completamente il problema. In tanti ne parlano e si aspetta sempre che succeda qualcosa, che arrivi la soluzione dal cielo e nel frattempo questi episodi continuano a verificarsi.



Ho quindi iniziato la progettazione analizzando i dati relativi agli episodi nel nostro Paese e nel resto del mondo, studiando le pubblicazioni che trattavano l'argomento ed effettuando un benchmark sulle soluzioni già presenti sul mercato. L'obiettivo era avere un panorama completo in modo da individuare i punti di fallibilità e capire dove eventualmente intervenire.

L'analisi ha evidenziato la presenza di alcune soluzioni che prevedono l'utilizzo di sensori, centraline e sistemi di alimentazione. Tutto ciò impatta notevolmente sulla fruibilità degli spazi interni all'abitacolo, basti pensare ai cavi di collegamento, alla centralina e all'alimentazione nella presa dell'accendisigari. Ma soprattutto necessitano di un costante controllo: il sensore deve essere sempre ben posizionato, la centralina sempre alimentata e bisogna comunque sperare che tutti i componenti funzionino sempre perfettamente. Ma chiunque abbia avuto in mano un dispositivo elettronico negli ultimi anni, sa che la questione non è se, ma bensì quando, questo si romperà. Basti pensare alla durata proprio smartphone e alla sua incredibile fragilità.

Esistono poi le versioni che accoppiano un sensore ad un secondo dispositivo che funge da ricevente, normalmente uno smartphone, attraverso connessione Bluetooth. Ma che succede se la connessione si interrompe, uno dei due dispositivi non vede l'altro o lo smartphone è scarico?

È evidente che le variabili di fallibilità di un sistema di controllo di questo tipo sono troppe. Era necessario qualcosa che fosse sempre operativo, utilizzabile da chiunque con qualsiasi tipo di cultura, istruzione, esperienza digitale e informatica. **Oltretutto questi dispositivi, dotati di tutte queste componenti, hanno un prezzo rilevante che evidentemente non tutti sono disposti a spendere.**

«Quello che propone la vostra associazione è un qualcosa di semplice, economico, ma molto efficace, come funziona?»

Si tratta di un bracciale rosso, il colore universale delle emergenze, che riporta un logo e un messaggio chiaro: "bimbo in auto". La superficie esterna è in silicone anallergico, che garantisce un'ottima presa. Non scivola e non si sfilaccia accidentalmente. Non ha batterie, non si scarica, non si collega allo smartphone, niente Bluetooth, niente Wi-fi, niente interferenze. Un dispositivo analogico, offline, economico, funzionale e sempre efficace.

Il funzionamento è semplicissimo: il bracciale Schiaffo si trova all'interno dell'auto, arrotolato attorno alle cinture di sicurezza del seggiolino. Resta lì in attesa di utilizzo.

Nel momento in cui entro in auto, sfilo il bracciale Schiaffo dalle cinture del seggiolino prima di posizionare il mio bimbo e con un gesto deciso, un vero e proprio schiaffo, lo arrotolo sul braccio. Questo gesto mi focalizza subito su cosa sto effettivamente facendo.

Con il bracciale addosso posiziono il mio bimbo sul seggiolino e sono pronto a partire. Il bimbo è correttamente assicurato al suo seggiolino e io ho il bracciale Schiaffo sul mio braccio.



Una volta arrivato a destinazione, e sceso dall'auto, riposiziono il bracciale sulle cinture e slaccio il mio bambino. Tutto qui.

Non c'è possibilità di errore: [se hai lo Schiaffo sul braccio, il tuo bimbo è nel seggiolino](#), se invece il tuo braccio è libero e non indossi il bracciale, significa che il tuo bimbo non si trova in auto.

Ciò che differenzia questo dispositivo da tutti gli altri presenti in commercio, a parte evidentemente l'approccio progettuale analogico è il controllo dell'intera comunità che svolge un ruolo attivo nel segnalare un'eventuale situazione di emergenza.

Diciamo che scendi dall'auto e ti allontani con il bracciale addosso, stringe ed è rosso, quindi già dovresti accorgerti che c'è qualcosa di anomalo, ma sei stanco, piove, e tra ombrello, borsa, chiavi e cellulare, non ti accorgi che il tuo bimbo è rimasto in auto. **A questo punto incrocerai qualcuno, una persona qualsiasi sul tuo cammino, che ti vedrà con il bracciale ancora sul braccio, sopra la giacca, fisserà il logo e il messaggio, e allora tu capirai.** E se il suo sguardo non dovesse bastare, sarà comunque in grado di avvisarti: "sveglia, hai il bimbo in auto!".

«Ritengo che anche il più stupido e irresponsabile dei genitori, non possa asserire con tranquillità "a me non capiterà mai". quello che proponete è un dispositivo di sicurezza al pari degli airbag e delle cinture dei seggiolini. Ho letto della pregevole iniziativa sociale di due sindaci del milanese, ma siete stati contattati da autorità statali, oppure da case che realizzano i seggiolini ad esempio? glielo chiedo da padre, nel senso che mi aspetterei di comprare un seggiolino e trovare "schiaffo" nella confezione, se non addirittura di riceverlo direttamente in ospedale alle dimissioni dopo il parto.»

Negli ultimi 10 anni, questi terribili episodi hanno coinvolto persone assolutamente diverse con background sociali e culturali talvolta estremamente

eterogenei: è successo a un dentista, un impiegato postale, un assistente sociale, un ufficiale di polizia, un ragioniere, un soldato, un legale, un elettricista, un pastore protestante, uno studente, un'infermiera, un operaio edile, un dirigente scolastico, un consulente di salute mentale, un professore universitario, un pizzaiolo, un pediatra, uno scienziato missilistico. I dati dimostrano, quindi, che può succedere a chiunque, nessuno escluso.

[I comuni di Arluno e Corbetta nella provincia di Milano](#), hanno già distribuito i bracciali Schiaffo alle [famiglie dei nuovi nati nel 2018](#) e molti altri, non solo in Lombardia, sono in attesa di riceverli per poterli includerli in un Kit di benvenuto come importante [iniziativa di Welfare](#) dedicata ai propri cittadini. Ci hanno contattato anche numerose farmacie, cooperative, associazioni, negozianti e ovviamente anche tante famiglie desiderose di ricevere un supporto.

Il mio sogno sarebbe poter coinvolgere le case automobilistiche, i produttori di seggiolini, gli ospedali e ovviamente le istituzioni a livello nazionale, ma come è immaginabile non è semplice arrivare alle persone giuste che possono fare effettivamente la differenza. Ma io sono uno tenace e continuo a provarci.

Mi piace pensare che tra qualche anno potremmo pensare a questi episodi come un lontano brutto ricordo, e il tutto risolto da una piccola idea sviluppata [da un papà qualunque](#) e da un [dispositivo del costo di una manciata di euro](#).

«Per tornare al “ non mi può capitare”, delle statistiche di [No Heat Stroke](#) che mi può dire, io le ho trovate impressionanti, è un fenomeno che in Italia si verifica con una frequenza bassa, ma l'evoluzione dei ritmi del lavoro e l'involutione sociale dei lavoratori, possono esporci al rischio di arrivare ai numeri statunitensi?»

Nei mesi dedicati alla progettazione del sistema ho avuto modo di parlare con tante famiglie, alcune delle quali hanno coraggiosamente confessato situazioni che solo grazie alla casualità non hanno avuto un epilogo tragico. Se succede in autunno o inverno, le probabilità di sopravvivenza di un neonato lasciato in auto per diverse ore aumentano sensibilmente. L'abbigliamento pesante e le basse temperature aiutano in questo senso, aumentando il margine temporale di intervento. Ovviamente quando succede non vanno certo a segnalare l'accaduto ai media, ma semplicemente ringraziano la buona sorte e vanno avanti. Quindi in realtà anche nel nostro Paese, i numeri sono molto diversi da quelli ufficiali.

Gli Stati Uniti hanno un'estensione territoriale non paragonabile a quella Italiana e condizioni climatiche molto diverse, spesso estreme, se paragonate alle nostre. Anche culturalmente le

differenze sono rilevanti e l'auto viene utilizzata continuamente anche su percorsi brevi. Tutto questo, ovviamente, incide statisticamente sul verificarsi di circostanze in questo senso sfavorevoli.

È comunque rilevante che negli ultimi anni anche in Italia i casi siano aumentati rispetto al passato, e non posso fare a meno di notare una analogia con l'aumento della percentuale di analfabeti funzionali. Un analfabeta funzionale, anche se apparentemente autonomo, non capisce i termini di una polizza assicurativa, non comprende realmente il senso di un articolo ma si limita a condividerlo sui Social Network, non è in grado di interpretare un grafico. Non è capace, quindi, di leggere e comprendere la società complessa nella quale si trova a vivere, sottovalutandone i pericoli e le conseguenze delle proprie azioni all'interno di essa.

L'Italia, secondo l'ultima analisi del Human Development Report si colloca in testa alla classifica con una percentuale di persone funzionalmente analfabete superiore a quella di Messico, Irlanda, Regno Unito e Stati Uniti. Ora io non sono un esperto in materia, ma non mi pare un quadro confortante e su questo punto non mi sento particolarmente ottimista. Ma come l'evoluzione insegna, sopravvive solo chi riesce ad adattarsi efficacemente al contesto in cui vive, senza polemiche o lamentele ma impegnandosi attivamente per la risoluzione del problema. Credo fermamente che questa semplice idea rappresenti un efficace strumento alla portata di tutti per superare questa fase e guardare avanti tenendo serenamente per mano i nostri figli.



Genova per noi.

Nel numero 15 del nostro mensile abbiamo incontrato Anna Donati, ambientalista, esperta di tutela del territorio, mobilità sostenibile ed infrastrutture.

Gli accadimenti di Genova impongono un racconto di venti anni di privatizzazione di IRI/Autostrade del 1997 e la proroga di 20 anni della concessione ed Anna Donati ci accompagna nel cammino e nell'illustrazione delle azioni dei precedenti governi.

di Massimo Raffaele Favalaro

Iniziamo con una domanda semplice “così per scaldarti” anche se vista la tua conoscenza approfondita non ne avresti proprio bisogno: Genova non è il più eminente esempio di una mancanza di analisi a medio-lungo raggio sul tipo di mobilità che vogliamo in Italia?

Certamente Genova, con la tragedia del crollo del Ponte Morandi sull'autostrada A10, i 43 morti, i feriti e le tante famiglie sfollate, ha mostrato in modo drammatico ed esteso “a reti unificate” il volto negativo del nostro sistema dei trasporti: la mortalità ed incidentalità sulle strade, i problemi di manutenzione ed adeguamento della rete infrastrutturale esistente, il fatto che siamo ostaggio del trasporto su gomma sia per le merci che per i passeggeri, ed infine che le regole tra l'interesse pubblico e quello privato delle concessioni autostradali è in deciso vantaggio verso i privati. Se davvero vogliamo imparare qualcosa dalla tragedia di Genova - che buona parte degli esperti già conosceva - dobbiamo affrontare questi nodi e imprimere una svolta decisa nella giusta direzione. Dobbiamo agire con decisione per ridurre morti e feriti sulle strade, dobbiamo dedicare risorse, progetti e nuove tecnologie per mantenere e migliorare la rete di infrastrutture che abbiamo invece di puntare sempre e soltanto su grandi e nuove opere da realizzare, infine dobbiamo rivedere le regole per le concessioni autostradali, riequilibrandole verso l'interesse pubblico, aumentando la spesa di manutenzione per le reti, potenziando il controllo e la vigilanza sui soggetti privati da parte delle istituzioni pubbliche. Ed infine aggiornare il Piano generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, con obiettivi mirati di potenziamento del trasporto su ferro e via mare, di soluzioni per la mobilità urbana, per le innovazioni sui veicoli e la mobilità elettrica per “decarbonizzare i trasporti”, come ci chiede l'attuazione dell'accordo di Parigi contro i mutamenti climatici. Adesso vedremo se il Decreto Legge “urgenze” Genova emanato dal Governo avrà delle indicazioni utili per cambiare strada.

C'è una zona migliore in Italia oltre a Genova città - porto ed aeroporto compresi - per evidenziare che disincentivare il trasporto su gomma a favore di quello su ferro, ad esempio, è una scelta giusta ed obbligata?

Purtroppo esistono tanti luoghi, tante città, tante aree metropolitane, tanti territori e zone d'Italia, al nord come al sud, che sono equivalenti al caso di Genova:

praticamente non esiste una realtà che sia indenne dai problemi di mobilità, traffico e congestione. Dove il potenziamento del trasporto ferroviario, del trasporto via mare, del potenziamento dei porti, dell'incremento dei servizi per la mobilità urbana, dove l'adeguamento e messa in sicurezza delle strade ed autostrade, sono una reale necessità, naturalmente sulla base delle condizioni e del contesto di ogni realtà. Certamente qua e là vi sono esperienze interessanti, vi sono incentivi utili, investimenti mirati e vi sono anche nuove tecnologie come il veicolo elettrico, l'auto a guida autonoma, la sharing mobility, l'innovazione di servizio legati alla rivoluzione digitale, che potranno essere di grande aiuto per un cambiamento nei trasporti del futuro.

Ho letto l'articolo sul Ponte Morandi che hai scritto ad agosto: venti anni di storia raccontati con una precisione ed un equilibrio che sono mancati negli editoriali nazionali. E' singolare, ma il significato di “interesse pubblico” sembra si allontani sempre più dall'interesse del pubblico: cosa ne pensi?

Concordo, il caso delle concessionarie autostradali dimostra in modo evidente che le regole pubbliche non hanno tutelato in modo adeguato l'interesse dei cittadini, sia degli utenti che di tutti gli altri che pagano le tasse. Interesse Pubblico, partenariato pubblico/privato, interessi privati, hanno tutti diritto di esistenza in uno stato moderno, dotato di regole per la concorrenza, trasparenza ed uso efficiente delle risorse pubbliche. Quindi nessuna nostalgia del “tutto pubblico” con i suoi carrozoni ed inefficienze, ma nemmeno delle privatizzazioni e proroghe senza gara che hanno privilegiato gli interessi e gli utili privati a scapito dei servizi ai cittadini e delle risorse pubbliche. Adesso che tutti ne sono consapevoli è arrivato il momento di cambiare.

[WWW.MUOVERSINCITTA.IT](http://www.muoversincitta.it) - Ponte Morandi, concessioni autostradali: adesso rivedere le regole per tutelare l'interesse pubblico. Un'analisi di Anna Donati.

<http://www.muoversincitta.it/ponte-morandi-concessioni-autostradali-adesso-rivedere-le-regole-tutelare-linteresse-pubblico/>

Sgomento e indignazione per i 43 morti del crollo del Ponte Morandi sulla A10 a Genova.

Concessioni Autostradali: adesso rivedere le regole per tutelare l'interesse pubblico

di Anna Donati

La tragedia del crollo del Ponte Morandi a Genova con i suoi 43 morti, i tanti feriti, gli sfollati dalle proprie case, lascia davvero sgomenti. Adesso indaga la magistratura, che ha già dichiarato che non può essere stata una fatalità, che dovrà accertare le ragioni del crollo e le responsabilità precise di Autostrade per l'Italia, il Concessionario tenuto alla custodia ed alla manutenzione ordinaria e straordinaria del manufatto, e l'efficacia della vigilanza del Ministero per le Infrastrutture ed i Trasporti, il soggetto Concedente. Il Ministro Toninelli ha istituito una Commissione d'inchiesta presso il MIT per accertare quanto accaduto, ed il Presidente del Consiglio Conte ed il suo Governo hanno deciso di avviare la procedura per la revoca della Concessione ad Autostrade, secondo le regole fissate nella Convenzione Unica vigente per gravi inadempienze.

La società concessionaria Autostrade per l'Italia (ASPI) ha annunciato la messa a disposizione di un fondo per le vittime e per gli sfollati e che rifarà il ponte autostradale sul torrente Polcevera e la ferrovia: si tratta di impegni dovuti sempre ai sensi della Convenzione Unica.

Non ha senso mettere in relazione la tragedia del crollo con il progetto della nuova Gronda autostradale di Ponente, come qualcuno in modo strumentale vorrebbe fare, progetto che prevede il mantenimento del Ponte Morandi, con la maggior parte del traffico che avrebbe continuato ad attraversarlo. Bisognava intervenire in modo tempestivo per la sua manutenzione questo il problema reale, se era degradato in modo irreversibile andava rifatto, se costituiva un pericolo andava chiuso.

Questa tragedia umana si è trasformata anche in una



discussione pubblica sul sistema delle concessioni autostradali italiane, dove improvvisamente si “scoprono i privilegi dei Signori delle Autostrade” che non riguardano solo Autostrade per l'Italia, con i suoi 3000 km di rete in concessione. Ma riguardano anche gli altri 3500 km di concessioni autostradali ripartite tra il Gruppo Gavio, il gruppo Toto, la A4 Brescia Padova, le concessioni pubbliche dell'autostrada del Brennero e di Autovie. Non solo, anche le nuove autostrade come la Brebemi o la Pedemontana Veneta (in costruzione), pur nate sotto l'egida di una gara, hanno assunto le stesse distorsioni e gli stessi privilegi del vecchio sistema di concessioni privatizzate e prorogate.

E qui lo sgomento diventa indignazione perché noi ambientalisti, sostanzialmente inascoltati, abbiamo documentato e denunciato questo sistema che ha visto crescere i poteri delle concessioni private, senza che lo Stato fosse adeguatamente messo nelle condizioni di regolare, vigilare ed intervenire sulla gestione di questi grandi monopoli naturali costituita dalla rete autostradale italiana.

La privatizzazione del centrosinistra di IRI/ Autostrade del 1997 e la proroga di 20 anni della concessione

Fino agli anni '90 la gestione delle autostrade è pubbliche sia per la parte in gestione dell'IRI e sia per la proprietà di molti Enti Locali.

A metà degli anni 90 si avviano le privatizzazioni, sia per fare cassa ed anche su impulso della Unione Europea. Gli Enti locali dismettono molte loro quote e così cresce il Gruppo Gavio a nord ovest. Il Governo Prodi nel 1997 (voto contrario dei Verdi) decide la privatizzazione dell'IRI, entro il cui perimetro ricade la società Autostrade, che ottiene anche la proroga della scadenza di 20 anni con il via libera da Bruxelles, portando la concessione dal 2018 al 2038. Negli stessi anni vengono anche prorogate tutte le principali concessioni autostradali Italiane nonostante che dal 1993 fosse in vigore una direttiva con obbligo di gara, ma si invoca il contenzioso pregresso (investimenti realizzati, incrementi tariffari mancati, contenziosi) per assicurare che saranno le ultime proroghe: alla fine anche Bruxelles darà il via libera. Il soggetto concedente è ANAS.

Il Governo di centrodestra approva nel 2008 la Convenzione Unica ANAS/ASPI

Nel 2006 il secondo Governo Prodi, con il Ministro Di Pietro ai Lavori Pubblici - a seguito della ventilata fusione di Autostrade per l'Italia con la spagnola Abertis equivalente ad una svendita della società italiana e preso atto di regole che tutelano di più gli utili delle concessionarie che gli investimenti - emana



un Decreto Legge per rivedere queste regole e farle diventare molto più stringenti per l'interesse ed il controllo pubblico.

Nella norma viene inclusa la previsioni di penali progressive, la possibilità di revoca o decadenza della concessione, viene prevista la Convenzione Unica in cui riordinare tutti gli atti e le convenzioni aggiuntive, che nell'ottobre 2007 viene applicata, discussa e sottoscritta tra ANAS ed Autostrade per l'Italia. All'epoca apparve chiaro che la stessa Convenzione Unica ANAS-ASPI era molto tutelante per il concessionario, che infatti non ottenne il via libera dal Nars, del Cipe e venne criticata dall'Antitrust. La discussione fu molto accesa anche in Parlamento, le concessioni autostradali fecero ricorso a Bruxelles che aprì una procedura d'infrazione contro l'Italia con l'ipotesi di voler cambiare unilateralmente le Convenzioni.

Poi il Governo Prodi va in crisi, si torna al voto ed è il nuovo governo Berlusconi del Popolo della Libertà e Lega Nord a risolvere con un emendamento ad un decreto legge (Legge 101/2008) la questione. Si alleggeriscono le norme del decreto legge Prodi del 2006 per le concessioni invocando la procedura d'infrazione UE e si approvano per legge tutte gli schemi di Convenzioni già sottoscritti da ANAS. Tra cui quello con Autostrade per l'Italia del 2007, evitando così pareri parlamentari, Nars, Cipe, Corte dei Conti, che così nella seconda metà del 2008 diventa operativa. E' questo il contratto base tuttora vigente ed ora utilizzato dal Governo Conte per avviare la procedura di contestazione ad ASPI.

Non si istituisce l'Agenzia indipendente per le infrastrutture stradali e autostradali.

Si prosegue rivedendo ancora le norme anche nel 2010 e 2012, eliminando i pareri delle Commissioni Parlamentari, non attuando la norma che introduceva l'Agenzia per le Infrastrutture stradali ed autostradali, che sarebbe dovuta subentrare ad ANAS nei contratti

e nella vigilanza, che invece viene portata al MIT. Alcune funzioni vengono consegnate all'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART), ma sono funzioni deboli, senza il subentro effettivo nelle convenzioni e nella vigilanza. Anche questa è una scelta politica, mantenere dentro il MIT le funzioni di controllo, senza consegnarle ad una Autorità indipendente. Addirittura di recente si è invocata dal MIT la segretazione degli allegati alla Convenzione Unica, rendendo quindi impossibile un reale controllo pubblico e parlamentare sugli atti e contratti in essere.

Nuove proroghe previste dallo Sblocca Italia del Governo Renzi

Nel 2014 arriva lo Sblocca Italia del Governo Renzi e del Ministro Lupi, che propone di unificare diverse concessioni private ed assentire ancora nuove proroghe, per realizzare nuovi investimenti autostradali, su cui dovrà dare il via libera anche la Commissione Europea. Si parla di proroghe per il gruppo Gavio anche di 20 anni, la polemica è notevole, e quando arriva il Ministro Delrio al MIT prosegue il confronto con la UE. Fino ad arrivare ad aprile 2018 quando Bruxelles dà il via libera alle proroghe: 4 anni al gruppo Gavio per completare l'Asti Cuneo (503 milioni di investimento) e 4 anni ad ASPI per 7.9 miliardi di investimenti di cui 4,3 per la Gronda di Genova. Hanno di nuovo prevalso il realismo politico della UE, gli investimenti da realizzare come un ricatto, la promessa che sarà "l'ultima volta" del Governo Italiano. Ma queste proroghe non sono state perfezionate con Decreti ministeriali ed atti aggiuntivi perché nel frattempo è arrivato il Governo 5stelle/Lega che deve ancora decidere che cosa fare.

Infine va ricordato il nuovo Codice Appalti del 2016 che ha recepito al suo interno anche la Direttiva n.23 del 2014 sui contratti di concessione e che consente il prolungamento della durata della concessione per le società interamente pubbliche in house soggette al controllo analogo, di cui è in corso una complessa applicazione per l'Autostrada del Brennero e per la società del nord-est Autovie.



Il sostegno trasversale di destra e sinistra al sistema delle concessioni

La lista potrebbe essere molto più lunga, ciascuna con la sua storia deformata di proroghe, cavilli, conti che non tornano, aiuti pubblici, investimenti che avrebbero dovuto autofinanziarsi come per la BrebeMi, il Tibre Parma Verona, la Valdastico, la Pedemontana Veneta, l'autostrada SAT della Maremma, l'Autostrada della Valtrompia, la Pedemontana Lombarda, la strada dei Parchi del gruppo Toto, la Campogalliano Sassuolo e la Cispadana del gruppo Autobrennero.

Privatizzazioni senza gara, proroga costante delle concessioni, adeguamento automatico delle tariffe (cresciute per ASPI del 25% in 9 anni), contributi pubblici, la defiscalizzazione, il valore di subentro, aiuti ai pedaggi, la difficoltà di imporre l'incremento delle spese per la manutenzione, si traducono in atti convenzionali deboli verso l'interesse pubblico e con strumenti di vigilanza delle istituzioni assai limitati.

Solo gli utili privati crescono, basti pensare che dalla privatizzazione il gruppo Benetton ha ricavato 10 miliardi di utile netto dalla fine degli anni '90. Per chi ha voglia di approfondire rimando ai testi "I signori delle Autostrade" di Giorgio Ragazzi (edizioni il Mulino, 2008) e "Strade senza uscita. Banche, costruttori e politici. Le nuove autostrade al centro di un colossale spreco di risorse pubbliche." di Roberto Cuda (Edizioni Castelvecchio, 2013). O ai dossier che abbiamo prodotto ed inviato anche a Bruxelles insieme a Monica Frassoni, copresidente del partito verde europeo, alle associazioni ambientaliste WWF e Legambiente, per contrastare proroghe, aiuti vantaggiosi e gestioni senza gara.

Un sostegno ai nuovi investimenti autostradali, ai concessionari autostradali ed AISCAT (la loro associazione), che ha condizionato in modo trasversale le scelte del Partito Democratico, della Casa della Libertà e della Lega Nord, senza eccezioni. Inutili quindi le lacrime odierne di cocodrillo del Vicepresidente del Consiglio Salvini che non solo ha votato la Convenzione Unica del 2008 ma conosce perfettamente il ruolo del suo partito a livello nazionale e regionale nel sostenere il sistema delle concessioni autostradali.

Avviata dal MIT la procedura per la risoluzione della Concessione ad ASPI

Vedremo se i 5Stelle - ora al governo del Paese con la Lega con il Governo Conte - sapranno riscrivere davvero queste regole a tutela dell'interesse pubblico, come vanno invocando.

Ma serve molto rigore e molta competenza per scardinare un sistema così stratificato. Personalmente condivido la procedura di avvio della procedura di contestazione della Concessione che il Governo attraverso

il MIT ha rivolto ad Autostrade per l'Italia per l'Italia per grave inadempienza dei suoi compiti. Ma l'esito non è scontato perchè la Convenzione Unica prevede molte tutele verso il concessionario.

Autostrade per l'Italia - che incassa 3,5 miliardi di pedaggi ogni anno, con 972 milioni di utile netto nel 2017, che ha 7000 dipendenti, è una imponente realtà italiana ed internazionale - che ha sottoscritto una Convenzione Unica di massima tutela dei propri interessi, che di certo cercherà di far rispettare in ogni sede. Atlantia, la società del gruppo Benetton proprietaria di ASPI, ha inoltre in corso il perfezionamento dell'acquisto della società Abertis, proprietaria di una grande parte della rete autostradale spagnola.

Da quanto si apprende dalla lettera del MIT di avvio della contestazione ai sensi degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione il Concedente può accertare le inadempienze in contraddittorio del concessionario, e se si ritiene non soddisfatto può avviare la procedura di decadenza della concessione.

Quindi il primo passo per il MIT sarà accertare le responsabilità soggettive di ASPI nel crollo del ponte Morandi per incuria nella manutenzione ordinaria e straordinaria. Su questo bisognerà aspettare le risultanze della Commissione di esperti istituita dal MIT, e se questa non fosse sufficiente anche quelle della magistratura che sta indagando sul crollo del Ponte e le responsabilità di ASPI e della struttura vigilanza del MIT.

Accertamenti complessi e dai tempi lunghi. Inoltre sembra di capire che se venisse accertata la responsabilità di ASPI e decisa la decadenza il concessionario avrebbe diritto ad un indennizzo legato alla scadenza naturale (2038) decurtato di una penale del 10% sull'importo. Un autorevole giornale stima in 8 miliardi questo valore di indennizzo ma altri esperti hanno stimato anche in 15-20 miliardi. La Convenzione contiene anche altre clausole tra cui una ulteriore decurtazione per "il maggior danno subito dal concedente per la parte eventualmente eccedente la predetta penale forfettaria" che potrebbe ridimensionare l'indennizzo. La Convenzione contiene anche un ulteriore articolo 9bis dedicato a Recesso, Revoca e Risoluzione della Convenzione, che a sua volta sembra essere di massima tutela del concessionario, che prevede lo stesso indennizzo ma senza la penale del 10%.

In realtà, dato che non sono noti e sono stati secretati gli allegati alla Convenzione Unica, sarà opportuno che vengano resi pubblici e depositati in Parlamento e su questo ragionare per comprendere bene che cosa sia necessario ed opportuno fare.

Contestare ASPI solo sulla base delle Convenzioni in essere sottoscritte in quel contesto di regolazione pubblica "debole con i forti" come le concessionarie autostradali temo non si riveli sufficiente. Servirà anche un quadro di nuove regole e nuove norme di pulizia da approvare in Parlamento, di un dialogo serrato e motivato con la Commissione Europea, di un tavolo con AISCAT perché la revisione delle regole deve riguardare tutti i concessionari autostradali e non solo ASPI. Del resto se nel 2008 la Convenzione Unica di ANAS/ASPI (e non solo quella) è stata approvata per Legge (saltando tutti i pareri e le procedure), perché ora non dovrebbe essere possibile per la sua revisione se non la risoluzione utilizzando lo stesso strumento?



Nazionalizzazione o liberalizzazione?

La valutazione deve essere accurata e vanno pesati tutti i pro e contro delle scelte, i costi degli indennizzi ai privati ed i costi/ricavi di una gestione pubblica. La discussione è già aperta, è già stata proposta la nazionalizzazione della gestione, il trasferimento ad Anas, mentre altri invocano la liberalizzazione con gara, qualcuno per un unico gestore, altri con uno spezzatino che metta a gara singole tratte per promuovere la concorrenza degli operatori.

Di certo vi saranno nuovi operatori e non solo italiani, che staranno guardando "con interesse" al dibattito in corso sul futuro delle autostrade Italiane.

Ed in caso di gara il concessionario ASPI uscente potrà gareggiare per restare nel mercato? Si tenga conto che in diverse gare effettuate in Italia di gestione dei servizi si è lasciato l'operatore uscente gareggiare insieme ai nuovi operatori.

C'è anche chi propone di nazionalizzare ed eliminare il pedaggio anche se poi non spiega come dovrebbe essere pagata la manutenzione e la gestione, dimenticando inoltre che il pedaggio e la sua destinazione dovrebbe essere una delle componenti della politica dei trasporti sostenibile per scoraggiare il trasporto su gomma e sostenere il trasporto ferroviario, il cabotaggio e l'intermodalità.

Tra le diverse opzioni va inclusa - se le valutazioni tra risarcimenti ed incassi futuri non fosse positiva - anche il mantenimento della

concessione in capo ad ASPI, ma con una forte revisione della Convenzione in essere a tutela dell'interesse pubblico.

Ogni ipotesi ha dei rischi molto concreti: di creare un nuovo carrozzone pubblico opaco e clientelare, di indurre una concorrenza sfrenata tra gli operatori che punti ai massimi profitti e risparmi proprio sulla manutenzione e la sicurezza, di "cambiare tutto per non cambiare niente" lasciando la concessione in capo ad ASPI.

Per fortuna le norme previste nel nuovo Codice Appalti del 2016 impongono clausole sociali per i lavoratori che dovranno essere riassunti dal nuovo soggetto gestore che dovesse vincere la gara e quindi da questo punto di vista i lavoratori sono tutelati. Ma in caso di trasferimento in house ad ANAS, a parte l'autorizzazione UE, andrebbe risolto anche il nodo lavoratori.

Non dimentichiamo che la rete autostradale italiana è rimasta di proprietà dello Stato e le privatizzazioni della seconda metà degli anni 90 hanno riguardato la gestione, manutenzione ed investimenti, se pur con lunghe concessioni. (ricordo che nel caso Telecom abbiamo fatto di peggio vendendo ai privati anche la rete che entra nelle case)

Quindi una volta visionati tutti gli atti, allegati, norme, accertate le responsabilità sulle inadempienze, andranno prese le decisioni per il futuro. Ma in ogni opzione in campo c'è una costante: il ruolo forte e potenziato verso l'interesse pubblico che lo Stato

deve assumere. Anche con il trasferimento dei poteri di vigilanza e controllo sulle concessioni autostradali che ritengo opportuno trasferire all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Una politica dei trasporti sostenibile per le infrastrutture

Come ambientalisti abbiamo sempre denunciato come siano state le concessionarie a fare la politica dei trasporti in Italia, con programmi per nuove autostrade, terze e quarte corsie, capaci di condizionare la politica, le istituzioni, i Governi nazionali, regionali e locali, tanto più in tempi

difficili per le scarse risorse pubbliche. In questo modo le autostrade puntano ad autoriprodursi e proseguono la corsa alla crescita del traffico motorizzato. Sono queste le ragioni fondamentali per cui gli ambientalisti si sono opposti alla nuova Gronda autostradale di Genova, insieme all'impatto di un territorio fragile, già fortemente compromesso e che fa aumentare il consumo di suolo.

E' davvero impressionante che a Genova la maggior parte delle merci che arrivano al primo porto italiano proseguano la loro destinazione su strade ed autostrade, come dimostra anche la ricerca di soluzioni urgenti stradali a seguito del crollo del ponte Morandi. Non dimentichiamo che anche la ferrovia è interrotta a causa del crollo e merita una rapida riapertura e potenziamento per essere in grado di assorbire una quota delle merci su strada.

A Genova servono investimenti per il potenziamento del nodo ferroviario che consenta a merci e passeggeri, in un territorio denso e congestionato, di muoversi in modo sostenibile. Invece si è data la priorità al terzo valico ferroviario Milano Genova con 7 miliardi di investimenti.

Il ministro Toninelli ha annunciato l'analisi costi benefici su diverse infrastrutture tra cui anche sulla Gronda di Genova e vedremo le risultanze di queste valutazioni. Riteniamo in senso generale che non si dovrà trattare di una analisi puramente economica ma di valutare in modo articolato il ruolo ed il peso delle infrastrutture in termini ambientali, territoriali e per la mobilità urbana.

La tragedia del crollo del Ponte Morandi ci impone un'azione decisa sulla politica dei trasporti nel nostro paese: come già prescrive il Codice Appalti 2016 ma non ancora attuato, va aggiornato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, in cui far rientrare un coerente politica delle regole, delle infrastrutture e dei servizi di mobilità del nostro Paese.

Quel ponte sul fiume Polcevera

Nel tragico crollo del ponte Morandi di Genova lo scorso 14 agosto hanno perso la vita quarantatré persone. Chi nell'immediato concede spazio alla dietrologia dovrebbe ricredersi. È da escludere ragionevolmente che ci si **stato un complotto** sol perché hanno ritirato tutti i video delle telecamere autostradali.

Ma andiamo con ordine. Le fessurazioni nello scheletro di calcestruzzo hanno permesso all'acqua di penetrare e **i cavi d'acciaio interni agli stralli hanno iniziato a corrodarsi**. Tale corrosione non era visionabile, un errore madornale dovuto forse ad un'imperdonabile vanità del progettista che presumeva assenza di infiltrazioni d'acqua. Il deterioramento cominciava quasi in contemporanea con l'apertura al traffico del ponte avvenuta nel 1967. Nel 1979 e nel 1981 lo stesso Ing. Morandi (che muore per senescenza nel 1989) affermava che le condizioni del ponte - l'impalcato e alcuni elementi delle pile - erano già in degrado, ponendo in essere i primi interventi. Autostrade spa, gestore dal 1999, ha commissionato nel tempo svariati progetti di monitoraggio - aventi mero potere consultivo - coinvolgendo prestigiosi istituti indipendenti (studi di ingegneria, università). Altrettanto numerosi e costosi durante questi anni sono stati i lavori di contenimento e consolidamento della stabilità del ponte, tra cui, ultimo in ordine cronologico, il varo di un bando per la gara di appalto che sarebbe dovuta partire a ottobre 2018. Tutti erano sostanzialmente consapevoli dell'instabilità e soprattutto del grado di deterioramento di piloni e stralli. Ma la presenza di medesimi soggetti sia sul fronte dei controllori sia su quello dei controllati ha di fatto inibito e rimandato la chiusura del ponte per rifacimento o addirittura per la ricostruzione ex novo. Non resta ormai che attendere la nomina del Commissario straordinario per la ricostruzione.

L'immane tragedia della caduta del ponte sul Polcevera si è scaricato su **un insieme di conseguenze**. Dalle esternazioni del Ministro delle Infrastrutture, unitamente a quello dell'Economia, è emerso che: 1) Autostrade pagherà i danni (sebbene 43 persone non torneranno in vita); 2) la ricostruzione sarà affidata a Fincantieri, di proprietà pubblica; 3) La concessione verrà revocata; 4) nascerà un'Agenzia formata da 250 ingegneri e destinata al monitoraggio e controllo dei flussi di cose e persone sul territorio nazionale, la quale

stabilirà le tariffe stradali, tranviarie, etc., in una logica di prevenzione/correzione dinamica.

Si comprende abbastanza chiaramente che sollevare il concessionario negligente dalla colpa del crollo con la scusa del sabotaggio significherebbe mantenere lo status quo in favore dello stesso. Ad avvalorare la tesi dietrologica sulla base di scampoli audio video di bassa qualità su Youtube sono rimasti solo alcuni video blogger in cerca di record di visualizzazioni, più vicini alle fake news che altro.

L'affermazione che le telecamere erano disattivate a causa della pioggia proviene sempre dalla società Autostrade che detiene il circuito video e non dalle autorità giudiziarie. Il Procuratore capo di Genova, Francesco Cozzi, ha infatti dichiarato alla stampa di **essere entrato in possesso dell'intera sequenza filmata** dopo due giorni dalla strage. Al momento sono indagati nove dirigenti di Società Autostrade tra cui l'A.D. e il Direttore Operativo; sono stati raggiunti da avviso di garanzia anche i vertici dell'Unità Vigilante del Ministero delle Infrastrutture e funzionari del Comitato tecnico del Provveditorato alle opere pubbliche. I reati vanno da omicidio colposo stradale plurimo al disastro colposo, oltre alla violazione delle norme sulla sicurezza del lavoro. Il fatto che non circoli un video pubblico è irrilevante. Anzi, nel rispetto delle vittime è un gesto che esprime addirittura una certa sensibilità anche verso noi sopravvissuti. Rimane da vedere se i legali di Autostrade spa ingaggeranno lunga battaglia per non perdere la priorità acquisita nella gestione di 3000 km di rete autostradale oppure se faranno un passo indietro. Rattrista profondamente constatare che azioni plateali sopravvengono solo se muoiono innocenti. C'è da sognare che siano ricordati come eroi, letteralmente caduti in nome di uno Stato, il cui male minore a questo punto sia risollevarsi.

FL

Fonti:

<https://www.nytimes.com/interactive/2018/09/08/world/europe/genoa-italy-bridge-italian.html>

(articolo bilingue, inglese e italiano)

VIADOTTO DELLA MAGLIANA: STABILITÀ A RISCHIO?

Sospetti acquietati, nella Capitale, sul Viadotto della Magliana la cui stabilità, attualmente, non sembrerebbe più essere a rischio.

di Milena Vittucci

Nel mese di agosto, il Professor Remo Calzona, esperto di tecnica delle costruzioni all'Università di Roma La Sapienza, aveva asserito che il ponte non sarebbe mai stato collaudato né mantenuto allo scadere dei suoi 50 anni di vita e che, la sua problematica fondamentale risiederebbe, oltre che nelle crepe ben visibili e nelle numerose infiltrazioni, soprattutto nella stabilità della campata centrale, un tempo adibita a ponte levatoio ed attualmente all'occhio deformata. L'inizio dei lavori di costruzione della struttura risalgono, circa, agli anni '30 ma furono, poi, rallentati durante il Secondo Conflitto Mondiale; secondo l'esperto, i materiali utilizzati, non sarebbero risultati idonei sin dall'inizio per far fronte all'elevata viabilità cui il ponte era ed è soggetto. Tanto atteso dall'attuale Ministro degli Interni e Vicepremier Matteo Salvini, dopo l'intervento del Professor Calzona che aveva, dunque, dichiarato la pericolosità della struttura, quello del Campidoglio che, negli stessi giorni, aveva contrariamente dichiarato che il ponte era sottoposto a periodica attività di sorveglianza e che, di lì a poco, sarebbe stato chiuso per i primi lavori di manutenzione:

[...] "sul Viadotto della Magliana inizieranno questa settimana i lavori per il ripristino delle barriere di sicurezza e della segnaletica. Per consentire l'allestimento del cantiere è prevista la chiusura completa del viadotto in direzione Fiumicino nella notte tra il 22 e il 23 agosto (dalle ore 22 alle ore 6) e a partire dal 23 agosto fino al 15 settembre il restringimento ad una corsia della carreggiata sinistra da via del Cappellaccio fino al Ponte della Magliana in direzione di Fiumicino".

La questione "stabilità" del Ponte della Magliana è da diversi anni oggetto di verifiche e di approfondimenti continui: il sindaco Rutelli ad esempio, nel 2000, aveva dichiarato di voler far smantellare la costruzione per

creare un ponte più lungo adibito alla sola viabilità pedonale. Nel novembre 2017, poi, fu commissionata allo studio di ingegneria del Professor Franco Braga, un'analisi completa sullo stato di conservazione del ponte stesso. Le indagini si sono concluse nel febbraio del 2018 con una dettagliata relazione, che ha evidenziato alcune necessità di manutenzione effettive.

I lavori di ripristino non sembrerebbero ancora essere conclusi. Il traffico è in tilt e, ad oggi, i cittadini di Roma Capitale sono alle prese con lunghe code sul tratto Roma-Fiumicino; il restringimento sul Viadotto ha decisamente allungato i tempi di percorrenza della viabilità generando, nell'opinione pubblica, sensi di sdegno e di malessere.

Per approfondimenti:

<http://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/Roma-occhi-puntati-sul-viadotto-della-Magliana-Salvini-aspetta-relazione-dal-Campidoglio-d71be6d6-46a9-44b9-9d8a-9c126fc38f5a.html>

<http://www.rainews.it/dl/rainews/media/Calzona-ponte-della-Magliana-a-rischio-crolli-7b6b08f8-b2dc-4729-a99a-c38a8ca2971f.html>

<https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/08/21/news/roma-magliana-il-viadotto-vibra-una-notte-di-chiusura-poi-i-lavori-204565435/>

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/08/21/roma-dossier-contrastanti-e-documenti-fasulli-le-condizioni-del-ponte-della-magliana-diventano-un-caso/4571550/>

https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18_agosto_14/viadotto-magliana-fuorilegge-mai-collaudato-alto-rischio-crolli-b09b31da-9feb-11e8-9437-bcf7bbd7366b.shtml

<https://video.corriere.it/dal-viadotto-magliana-ponti-lungotevere-crepe-infiltrazioni/89f0c734-a207-11e8-b2f9-d4ce42b355f4>

<http://arvalia.romatoday.it/magliana/restringimento-viadotto-magliana-lavori-durata.html>



DIMENTICATI

E' possibile dimenticare il proprio figlio sul sedile dell'auto? Sembra assurdo, ma negli ultimi anni è un fenomeno che sta accadendo di frequente. Conoscere il problema per prevenirlo.

di Patrizia D'Atanasio

Negli Stati Uniti negli ultimi 12 anni ci sono stati 500 casi, di cui in media 36 all'anno con decessi per ipertermia di bambini lasciati in auto e in Europa gli episodi si stanno moltiplicando. Da medici e psicoterapeuti viene definito come un evento dissociativo, un black-out della mente, dove pensieri ed emozioni non sono sintonizzati, un fenomeno che capita per stanchezza fisica e mentale, routine, mancanza di sonno e preoccupazioni, traumi che non dipendono dal grado di amore o di attenzione di un genitore verso un figlio. Il bambino in quel momento diventa un "non pensiero", come se non fosse presente, si attua una reazione di amnesia dissociativa e temporanea, nel corso della quale si dimentica una parte di esistenza e di tempo, un disturbo neurologico e non un problema morale, "una caduta verticale del libero arbitrio", un malfunzionamento del cervello, un distacco dei circuiti della memoria di autocoscienza. E' bene conoscerne le caratteristiche, i sintomi e le strategie preventive per evitare di arrivare a livelli ingestibili di stress. I numeri, anche se parziali, parlano chiaro: si stima che nel mondo in 20 anni siano stati almeno 600 i bambini chiusi in auto e morti per colpo di calore. Portare il figlio piccolo al nido, andare di corsa

al lavoro, parcheggiare, chiudere l'auto e tuffarsi nella routine quotidiana. Solo che c'è stato un breve buco nero: il bambino non è stato portato a scuola, è ancora in auto, legato al seggiolino. Il dramma dei minori dimenticati in macchina, spesso con esiti mortali, non è attribuibile a mancanza di amore o trascuratezza: chi vive un'esperienza così atroce ha un black-out, da cui si riprende solo alla terribile scoperta. A.A, assolto da una perizia che lo definì "completamente incapace d'intendere e di volere per il verificarsi di una transitoria amnesia dissociativa", che ha perso il figlio di due anni ha aperto una pagina Facebook, battendosi per varare una legge sugli allarmi collegati ai seggiolini: dei sensori in grado di rilevare la presenza del piccolo sul seggiolone, spento il motore della macchina, con l'azione dell'allarme per avvisare il genitore. In caso di segnali come stress, stanchezza fisica e mentale, difficoltà di concentrazione e memoria, insonnia, irritabilità, tendenza ad "agire in automatico" è bene consultare un medico e utilizzare accorgimenti come parlare con il bimbo durante il percorso per memorizzare quando si sta con lui e lo si saluta, chiamare il coniuge, il nonno, o chi sia incaricato a portarlo a scuola, per ricordarsi a vicenda di lui, lasciare



oggetti indispensabili, come portafoglio, chiavi vicino al seggiolino, guardare l'auto prima di allontanarsi. Sono colpevoli i genitori che si dimenticano i figli in auto? Per la legge sì con l'accusa di omicidio colposo. Per tanti genitori sono il monito per capire che un evento del genere potrebbe capitare a chiunque. Per prevenire esistono dispositivi per monitorare i movimenti dei bambini in auto e rivelarne la presenza, sensori collegati a prese USB da inserire sotto la fodera del seggiolino, con la duplice funzione di *Alert* e *Reminder*, utili per evitare di lasciarlo nella vettura ed essere avvisati quando le cinture di sicurezza sono allacciate male. Il problema, del resto, esiste e ha una dimensione impressionante. Un genitore su quattro ammette di aver dimenticato il figlio in auto. Le conseguenze possono essere tragiche. Sono nove i bambini che in Italia così hanno perso la vita dal 1998 a oggi (il primo a Catania, nel 2008 a Merate, nel 2011 a Teramo e Perugia, nel 2013 a Piacenza, a Vicenza nel 2015, in provincia di Livorno nel 2016, ad Arezzo nel 2017 e a Pisa il 18 maggio di quest'anno). Nel 2018, secondo i dati presentati dal produttore di dispositivi anti-abbandono Remmy, ci sono già stati 45 segnalazioni di genitori, che hanno dimenticato il figlio in auto, ad esclusione dei casi non denunciati. Ciò che accade ai genitori è definita dagli specialisti «amnesia dissociativa transitoria», un black out della memoria. I casi più gravi sono avvenuti nel tragitto casa-lavoro e nella stagione calda. La temperatura dei bambini può salire da tre a cinque volte più velocemente rispetto a quella degli adulti e quella dell'auto può aumentare di 10 gradi, fino a 15 nella stagione estiva. Nella lotta per la sicurezza dei bambini in auto sono intervenuti il governo con la campagna «Bimbi in auto» e l'Unasca, Unione Nazionale delle Autoscuole e degli Studi di Consulenza Automobilistica, con la donazione a 100 famiglie di dispositivi anti-abbandono, distribuiti lo scorso sabato 29 settembre gratuitamente nei reparti di maternità di tre ospedali a Roma, Milano e Napoli, apparecchi, che segnalano sullo smartphone la presenza del bambino nel veicolo. Misure di protezione dei minori sono state avviate dalla commissione Trasporti della Camera con l'approvazione di un disegno di legge, che prevede l'obbligo di dispositivi antiabbandono dei minori sui seggiolini, riguardante chi trasporta bambini fino a quattro anni, con le stesse sanzioni stabilite per chi non allaccia la cintura o non usa i seggiolini. Incentivi fiscali sull'acquisto dei dispositivi saranno individuati nella prossima Legge di bilancio, determinanti per migliorare la sicurezza al fine di evitare le morti di minori tra 0 e 14 anni (43 nel 2017), oltre agli 8 neonati dimenticati in auto con conseguenze mortali. L'obbligo dovrebbe entrare in vigore il prossimo anno e la norma su cui si discute, che modifica l'articolo 172 del Codice della strada, è formulata come obbligo di utilizzo da parte del conducente di autovetture ed autocarri, esclusi pulmini e pullman. Le sanzioni previste per chi fa viaggiare i bambini senza seggiolino o ha a bordo il dispositivo disattivato sono: una multa di 81 euro; la

decurtazione di 5 punti; in caso di recidiva nell'arco di un biennio, la sospensione della patente da 15 giorni a due mesi. Utili statistiche sul tema sono raccolte sul sito NoHeatstroke.org con ricerche di notizie online, da consultare utilizzando strumenti come Google News e Lexis- Nexus 4. Aren't there technological or other products that will remind or warn us if a child is left in a vehicle?. "The National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) commissioned a 2012 study by Children's Hospital of Philadelphia (CHOP), Reducing the Potential for Heat Stroke to Children in Parked Motor Vehicles: Evaluation of Reminder Technology, that seriously questioned the reliability of the products it tested. Every life that is saved is a blessing, but the bottom line is that technology is only a small part of the solution and not the "panacea" it is often touted to be in the case of heatstroke deaths of children in vehicles. Ogni vita che viene salvata è una benedizione, ma la linea di fondo è che la tecnologia è solo una piccola parte della soluzione e non la "panacea" che viene spesso propagandata nel caso di morti per il colpo di calore dei bambini nei veicoli". And thus, it is also not close to a panacea if one "does the math". Yes, the information and statistics from this website (<http://noheatstroke.org>) may be used if full attribution is given to the source. (<http://noheatstroke.org>).



Bambini dimenticati in auto di chi la colpa? Dello stress? Della routine? Della stanchezza? In Italia è in arrivo la legge salva bimbi.

di Francesca Caracò

Una strage nel corso di questi ultimi anni: dal 2011 al 2018, in tutto sono 6 i bambini che, in tenerissima età, sono morti dimenticati dai genitori, in auto, nei loro seggiolini. Una morte atroce dovuta alle lamiere dell'automobile che, infuocate dal sole, in venti minuti – secondo le statistiche - hanno alzato la temperatura interna e hanno conseguentemente causato l'arresto cardiaco dei bimbi, gettando i genitori nella disperazione e nel rimorso. Non si lascia scienziamente la propria creatura in auto a morire. Quali, quindi, le cause? Un black out della mente? Lo stress e la stanchezza? I ritmi di lavoro? Le funzioni psichiche relative alla memoria, all'attenzione hanno la sede in strutture cerebrali ancora sottoposte a studio e operano attraverso complicati collegamenti neuronali. Le proteine cerebrali mantengono il cervello in uno stato dinamico, attivando i circuiti neurologici, che gli consentono di memorizzare quanto ci interessa. Tali proteine sono prodotte dal sonno. E' fondamentale dormire, chi dorme poco vede invecchiare velocemente il proprio cervello e questo con il tempo può portare a malattie gravi quali l'Alzheimer o altre forme di demenza senile e giovanile. Il sonno ha diversi effetti sull'apprendimento perché durante il sonno sono consolidati i ricordi e si potenziano le capacità mnemoniche. La deprivazione del sonno o una semplice alterazione del ritmo sonno/veglia porta allo sviluppo dello stress. Gli ormoni dello stress sono l'adrenalina e la noradrenalina e inibiscono i collegamenti fra i neuroni determinando l'indebolimento delle capacità mnemoniche che

possono con il tempo determinare stati di black out. Quando i figli sono molto piccoli spesso i genitori lamentano di non riuscire a dormire. Certo, non tutti incappano nella tragedia di veder morire un figlio dimenticato in auto durante una giornata molto calda, ma la principale causa del black out potrebbe essere attribuita a tale stress. Non è solo l'Italia ad essere coinvolta da questi episodi, negli Stati Uniti sono stati registrati numerosissimi casi, statisticamente uno ogni dieci giorni. In Europa sono noti più di 24 episodi in Francia fra il 2009 e il 2016, ma anche in Belgio, in Spagna, in Irlanda, il copione è sempre lo stesso, il genitore chiude meccanicamente la macchina dimenticando in auto il figlio che, nella maggior parte dei casi purtroppo muore. In Italia, dopo l'ultimo caso avvenuto proprio a maggio di quest'anno a Pisa, il nuovo governo si è attivato, accelerando l'iter di approvazione della Legge sull' "Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi acustici e luminosi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi". Il disegno di legge è stato proposto il 22 maggio, prima firmataria Giorgia Meloni, ed è stato adottato come testo base dalla commissione Trasporti della Camera. In un'epoca in cui sulle auto sono installati sistemi di sicurezza che fermano automaticamente la marcia di fronte ad un ostacolo improvviso, segnalano al guidatore che sta facendo manovra la possibilità di urto dell'auto contro un'altra, o visualizzano in un video la strada da percorrere durante la marcia indietro, finalmente una legge, per evitare i drammi legati all'abbandono, introduce

l'obbligo di un dispositivo, da applicare sotto al seggiolino per il trasporto dei bambini in auto, collegato ad un sensore, che rileva la presenza del bimbo, con un segnale acustico di allarme o con sms sul cellulare del proprietario. La Commissione Trasporti della Camera il 6 agosto scorso ha approvato il disegno di legge. Il provvedimento è in attesa di essere approvato dal Senato. Il Ministro dei Trasporti Toninelli ha annunciato anche una modifica del Codice della Strada.



MORIRE DI SCARSA ATTENZIONE

di **Alessandra Petri**

La morte di un bambino dimenticato in macchina purtroppo non è più un evento isolato.

In televisione e sui giornali notizie simili sono ricorrenti. Vengono percepiti come eventi eccezionali che non potrebbero mai accadere all'opinione pubblica che ascolta, ma purtroppo non è così.

Non si tratta di processare o giudicare un genitore irresponsabile, sbadato o poco attento, che probabilmente porterà un peso enorme da sopportare per tutto il resto della sua vita, ma piuttosto capire perché accade e cosa si può fare affinché si possa evitare.

Il sito statunitense www.noheatstroke.org fornisce un dato chiaro in continuo aggiornamento: dal 1998 ad oggi sono 789 i bambini morti a causa di un colpo di calore, morti che potevano essere evitate.

E' scientificamente provato che il corpo di un bambino si riscalda da 3 a 5 volte più rapidamente di quello di un adulto. Partendo ad esempio dai 26 ° C esterni, all'interno di un veicolo, in 60 minuti, si può arrivare ai 50°C, e i due terzi del calore prodotto sono raggiunti

entro i primi 20 minuti.

Superati i 41,66 °C le cellule cominciano a danneggiarsi e gli organi interni a collassare fino al sopraggiungere della morte. Si arriva ad esalare l'ultimo respiro sperimentando prima vertigini, disorientamento, stato confusionale, agitazione, disidratazione, allucinazioni, battito accelerato e perdita di conoscenza.

Il sito americano fornisce suggerimenti su cosa fare per evitare che si possa dimenticare un bambino a bordo di un'auto, partendo da semplici gesti routinari a cui non bisogna sottrarsi e dalla consapevolezza che la vettura non è una baby-sitter o un parco giochi.

Per chi lascia un minore in un veicolo incustodito in alcuni stati americani sono già previste delle sanzioni e sono al vaglio, come in Italia, proposte di legge per dotare i seggiolini di appositi segnalatori sonori, per combattere il fenomeno.

Tuttavia la risoluzione del problema è in noi stessi così come la causa.

Essere multitasking è una caratteristica necessaria per vivere nel mondo d'oggi.

Chi non si è trovato alla guida della propria auto, con la radio che trasmette la hit del momento, mentre il navigatore fornisce indicazioni sulla strada da seguire per evitare l'ingorgo, intenti in una conversazione tramite auricolare con il partner per decidere chi andrà a prendere a scuola la figlia che intanto sta giocando sul sedile posteriore con la sua bambola?

E' una scena che si ripete quasi ovunque.

Nei supermercati si chiacchiera al cellulare mentre un bambino annoiato e stanco piange nel carrello e nel frattempo si riempiono le buste della spesa e si paga il conto alla cassiera digitando il pin della carta di credito sulla tastiera del Pos.

Oppure nei parchi, mentre i bambini si arrampicano sullo scivolo, gli adulti giocano con il telefonino o controllano mail scambiandosi i pettegolezzi del quartiere.

Nessuna attività gode della nostra completa e assoluta attenzione e concentrazione. Nemmeno quelle che riguardano i nostri figli.

Il sovraccarico di azioni, pensieri e stimoli ci fa necessariamente perdere di vista qualcosa. E' impossibile stare dietro a tutto. E a volte questo può avere risvolti tragici. Non siamo macchine e gli errori possono essere pagati a caro prezzo.

Solamente se e quando la vita di ognuno tornerà ad essere concentrata esclusivamente su ciò che è veramente importante, eliminando tutte le interferenze che non sono necessarie e soprattutto riscoprendo il piacere di godere di un evento alla volta, che è sempre unico e irripetibile, non sarà necessario usare una routine di sequenze di azioni o un richiamo sonoro per ricordarci di far scendere nostro figlio dalla macchina o anche non ci sembrerà più una buona idea lasciarlo in macchina a giocare evitando di perdere tempo trascinandolo con noi in un negozio.



Il tassinaro 3.0

di Giorgio Fontana

“Buongiorno andiamo all'aeroporto”, “Buongiorno alla stazione” oppure “Salve devo andare all'ospedale”, queste sono le parole con le quali iniziamo la nostra giornata lavorativa.

Siamo conducenti di trasporto pubblico non di linea e tutto il giorno percorriamo la città assecondando i desideri del passeggero di turno.

Nervosi, prepotenti alla guida, disonesti, maleducati, questo è come solitamente viene dipinto il tassista romano che nell'immaginario comune parla in dialetto, è vestito in modo più che sportivo e ha scarsa cultura.

Eppure sono lontani i tempi de “Il tassinaro” di Alberto Sordi. La tendenza oggi è cambiata. Chi oggi svolge questa attività spesso prima faceva altro.

Ci sono laureati, mamme, scrittori, falegnami, avvocati, informatici, che per varie vicende di vita hanno saputo rimettersi in gioco, eccoli i tassisti di oggi.

Passano ore ed ore in mezzo al traffico, lavorano dodici giorni di fila, con quattro diverse tipologie di turni, e riposano un sabato e una domenica alternati. Rischiano l'incolumità ogni giorno, perché non sanno mai chi salirà a bordo della loro vettura. Conoscono la strada e le sue insidie come nessuno. Sempre in trincea, con la consapevolezza che il cliente ha sempre ragione.....anche quando così non è.

Se nella categoria c'è chi non rispetta le regole, chi si approfitta degli stranieri, chi pecca di poca gentilezza

ed onestà, a discapito della maggioranza, ci sono altrettanti clienti che scendono dall'auto senza pagare la corsa richiesta, non salutano né quando salgono né quando scendono dalla vettura, che mettono i piedi sul sedile, che pretendono di fumare in auto, che lasciano briciole di cibo incuranti di chi salirà dopo di loro, imprecano se trovano traffico quasi fosse colpa del conducente che trattano alla stessa stregua di un disonesto per partito preso o che urlano al cellulare per tutto il tragitto.

La strada regala a molti di noi lo spirito di solidarietà e spesso per questo siamo i primi a mobilitarci in casi di emergenza, come nei terremoti, o nei primi soccorsi quando c'è un incidente, se vediamo un'auto in panne, oppure un malato o un anziano che si trovano in difficoltà.

Nell'arco del tempo che trascorre dalla partenza alla destinazione l'autista e il cliente sviluppano una sorta di rapporto. C'è chi ha voglia di parlare, chi sta in silenzio, chi racconta tutto di sé oppure si sfoga trovando facilità a farlo con chi non si è mai visto prima e con ogni probabilità non si incontrerà mai più. Si scambiano considerazioni sulla città, sul traffico, sulla politica, sullo sport e alla fine della corsa rimane sempre la speranza di aver scambiato con l'altro l'ennesima tessera del mosaico dell'umanità che ci insegni a conoscerci meglio e rispettarci di più.



PEDALANDO

di Christian Picucci

Mi capitò così di trovarmi sulla tangenziale di Roma, quando un flusso immenso di biciclette dall'altra parte della carreggiata attirò la mia attenzione.

Un flusso festoso, colorato, ma a suo modo deciso.

Chi erano quei folli? E perché si trovavano lì?

Solo qualche mese più in là mi sarei ritrovato su un velocipede, felice, ad occupare la sopraelevata della capitale, una volta tanto ammirandone il panorama e salutando le persone affacciate alle finestre, finalmente non



affumicate dallo smog e devastate dall'inquinamento acustico.

Si trattava della **Critical Mass**, la massa critica.

Un raduno di bici che, sfruttando la forza del numero (massa), invadono le strade normalmente usate dal traffico automobilistico.

Se la massa è sufficiente (ovvero critica), il traffico non ciclistico viene bloccato anche su strade di grande comunicazione.

Appuntamenti convenzionali in grandi città, "coincidenze organizzate" di ciclisti che attraversano insieme tratti di percorso urbano in sella ai loro mezzi, magari con un fischietto in bocca o con dei cartelli colorati attaccati al cestino.

"Il traffico siamo noi", uno degli slogan ricorrenti.

Tutto ciò mi ha aperto un mondo.

Quanti scorci, quanti odori, quanta bellezza mi perdevo, prima di scoprire il piacere di muoversi in bicicletta nella metropoli in cui abito.

Ora la uso tutti i giorni e ci vado a lavorare.

Nella foto si vedono le bici presenti all'interno dell'Istituto.

Con i colleghi ciclisti si è cercato di incentivare tale forma di mobilità sostenibile.

Sarebbe auspicabile anche in ufficio l'istituzione di aree dove cambiarsi e rendersi presentabile.

Senza contare che in alcuni paesi ci sono anche dei contributi economici.

Chi usa la bicicletta quotidianamente si ammala mediamente di meno, abbassa il costo del servizio sanitario nazionale, non inquina, genera giovamento alla collettività.

Negli anni, anche a Roma, ho visto aumentare il numero dei velocipedi.



FACCIOSPORT
ROMA

L'elenco completo delle piste ciclabili di Roma.

- Anagnina – Tor Vergata – Tor Bella Monaca (Km 12,362)
- Casal Palocco (Km 7,059)
- Don Bosco (Km 1,660)
- Dorsale Aniene (Km 9,450)
- Dorsale Colombo (Km 9,268)
- Dorsale Litorale Ostia (Km 2,670)
- Dorsale Tevere (Km 32,666)
- Dragoncello (Km 7,193)
- Fratelli Wright (Km 0,765)
- Frattini (Km 1,072)
- Monte Mario (Km 4,539)





FACCIOSPORT
ROMA

- Nocera Umbra – Furio Camillo (Km 1,099)
- Palmiro Togliatti (Km 5,516)
- Parco Santa Maria della Pietà (Km 1,021)
- Parco Tor Tre Teste (Km 3,219)
- Parco degli Acquedotti (Km 4,123)
- Parco della Caffarella (Km 5,463)
- Parco di Auguzzano (Km 3,291)
- Parco di Castel Fusano (Km 13,806)
- Parco di Decima Malafede (Km 27,036)

Pubblicato da: <http://www.romeguide.it/index.php?pag=sport&ID=27>

f t p G+ s

Anche se si dice che questi siano ancora soltanto l'1%.

Proprio recentemente, è stato deliberato l'articolo 37 bis del regolamento edilizio della capitale, che consente il ricovero delle biciclette negli spazi comuni dei condomini, previo passaggio in assemblea, che non può vietare tali spazi, ma solamente stabilire dove individuarli.

Del resto, nel valutare l'infortunio "in itinere" in sella a un velocipede, con sentenza n. 7313 del 13 aprile 2016 la Corte di Cassazione ha affermato che ai fini della valutazione dell'uso della bicicletta per la percorrenza dell'itinerario tra il posto di lavoro e la residenza, occorre considerare non soltanto la distanza ma anche gli standard comportamentali esistenti, tra i quali quello di favorire l'uso di questo mezzo anche alla luce dell'entrata in vigore dal 2 febbraio 2016 della legge 221/2015 (c.d. collegato ambientale), del quale è necessario tenere conto in via interpretativa, seppur successiva all'infortunio.

Così l'Inail ha sancito che chi si fa male andando al lavoro in bicicletta è sempre indennizzabile, al ricorrere dei presupposti stabiliti dalla legge, al pari di chi si sposta con altri mezzi (circolare n. 14 del 25 marzo 2016).

Purtroppo, per altri versi, a Roma c'è ancora molto da



FACCIOSPORT
ROMA

Piste ciclabili a Roma



f t p G+ s

fare, nonostante i proclami dell'attuale giunta.

Nell'immagine si possono notare le ciclabili censite. Sono sicuramente poche.

Chi le percorre quotidianamente, come il sottoscritto, si accorge del pessimo stato in cui versano.

Al di là della inesistente manutenzione, del fatto che siano piene di buche, rami, foglie, rifiuti, alcuni attivisti hanno dimostrato che non sono a norma, non rispettando gli standard previsti nelle dimensioni e nella segnaletica.

Il problema poi è culturale.

Le piste ciclabili sono invase da pedoni, cani a passeggio, macchine parcheggiate agli ingressi.

Chi si sposta in bici è sovente guardato o additato come un marziano.

Meglio l'approccio radicale e rivoluzionario della Critical Mass, che non vuole piste ciclabili ma l'intera strada per i ciclisti?

O meglio il gradualismo e riformismo di altri gruppi?

La bici come strumento per fare una scampagnata con gli amici la domenica, per fare sport equipaggiati di tutto punto o come mezzo di spostamento quotidiano nelle grandi città?

MANOVRA: Cgil Cisl Uil Pubblico Impiego, niente risorse nel Def, subito confronto

Roma, 5 ottobre - "Da quello che è possibile leggere dalla pubblicazione della nota di aggiornamento del Def non vi è previsione, né quantificazione, delle risorse necessarie per rinnovare i contratti, finanziare le assunzioni e fare investimenti nell'innovazione delle pubbliche amministrazioni. Dal momento che il ministro della Pubblica amministrazione e altri esponenti del governo in queste settimane hanno dichiarato più volte che invece le risorse ci sarebbero state, chiediamo al Ministro Bongiorno di dar conto del perché non ve ne sia traccia nel Def e di avviare subito il confronto sulla legge di Bilancio, come già chiesto da Cgil Cisl e Uil".

È quanto affermano in una nota i segretari generali di Fp Cgil, Cisl Fp, Uil Fpl e Uil Pa, Serena Sorrentino, Maurizio Petriccioli, Michelangelo Librandi e Nicola Turco.

Polizza Colpa Grave: affrettati! Se la attivi entro il 31 dicembre 2018 è GRATIS per sempre

Per tutti i lavoratori e dirigenti pubblici iscritti alla Cisl Fp che hanno già aderito o aderiranno entro il 31 dicembre 2018, la copertura assicurativa per colpa grave continuerà ad essere gratuita anche per i prossimi anni.

Ma attenzione: dal 1° gennaio 2019, per gli iscritti che non hanno aderito entro il 2018, le condizioni cambieranno e la polizza non sarà più gratuita. Farà eccezione la polizza Rc sanitaria, che essendo obbligatoria ex legge Gelli, resterà gratuita per tutti gli iscritti.



Per tutti i lavoratori e dirigenti pubblici iscritti alla Cisl Fp che hanno già aderito o aderiranno entro il 31 dicembre 2018, la copertura assicurativa per colpa grave continuerà ad essere gratuita anche per i prossimi anni.

MA ATTENZIONE: dal 1° gennaio 2019, per gli iscritti che non hanno aderito entro il 2018, le condizioni cambieranno e la polizza non sarà più gratuita. **PERCHÉ ASPETTARE?**

Collegati al link [fp.cisl.it/index.php/servizi/assicurazioni-2018](https://www.fp.cisl.it/index.php/servizi/assicurazioni-2018) e in pochi click il gioco è fatto

**Non perdere tempo
TUTELATI SENZA SORPRESE!**

#ilmiolavorovale



[fplazio.cisl.it](https://www.fp.lazio.cisl.it)

[cislfp Lazio](https://www.facebook.com/cislfp Lazio)

[@cisl_fplazio](https://twitter.com/cisl_fplazio)

Ricapitolando:

- Hai già attivato la polizza nel 2018? La copertura assicurativa continuerà ad essere gratuita, ti basterà attivarla nuovamente a partire dal 1° gennaio 2019 alla pagina <https://www.fp.cisl.it/index.php/servizi/convenzioni-assicurative/>
- Non hai ancora attivato la polizza? Affrettati, hai tempo fino al 31 dicembre 2018 per farlo, garantendoti così la copertura assicurativa gratuita anche per i prossimi anni. Vai al link <https://www.fp.cisl.it/index.php/servizi/convenzioni-assicurative/assicurazioni-2018> e in pochi click il gioco è fatto.
- Fai parte delle professioni sanitarie (Legge Gelli)? La copertura assicurativa obbligatoria sarà gratis anche nei prossimi anni. Se non l'hai ancora attivata, non aspettare: <https://www.fp.cisl.it/index.php/servizi/convenzioni-assicurative/assicurazioni-2018>

Roberto Chierchia
CISL FP Lazio
Via Ferruccio, 9 – 00185 Roma
Tel. 06772891 - fax 067096599
fp.lazio@cisl.it

Il lavoro pubblico digitalizzato: sfide comuni per i sindacati europei

La modernizzazione della PA è un tema che ritorna da qualche anno nelle 'Raccomandazioni' che la Commissione europea rivolge agli Stati membri nella cornice del Semestre europeo. Concetto ampio quanto vago, comunque inscindibile dal passaggio alle modalità digitali per gestire le procedure amministrative e i rapporti con i cittadini. Relativamente scarso è stato però, fino ad oggi, l'interesse dell'Ue per gli effetti della digitalizzazione sul mondo del lavoro in generale e nello specifico sul lavoro pubblico. I sindacati europei, dal canto loro, stanno invece articolando un'ampia riflessione su come vada intesa e attuata una digitalizzazione giusta ed inclusiva dal punto di vista dei lavoratori.

In Italia il dibattito si è focalizzato finora soprattutto sullo sviluppo di infrastrutture e protocolli digitali per la PA, e in parte minore sullo sviluppo delle competenze. In altri paesi il dibattito sugli effetti della digitalizzazione sulla qualità della vita lavorativa è più avanzato, e vede i sindacati protagonisti nel porre alcune domande chiave sul futuro del lavoro digitalizzato: i servizi – compresi quelli pubblici – potrebbero andare incontro ad un'erosione del lavoro umano a vantaggio delle 'macchine' materiali (robot) o virtuali (algoritmi)? Come traghettare le professionalità destinate ad essere in tutto o in parte automatizzate verso ruoli e mansioni in cui le competenze cognitive, creative e relazionali umane restano insostituibili? Quali norme e modelli di governance garantiranno i valori fondativi del servizio pubblico in un contesto digitalizzato? In che modo la contrattazione potrà impedire che la digitalizzazione spinga al ribasso la qualità del lavoro, e farne invece una leva di miglioramento?

Non c'è dubbio che la trasformazione digitale del lavoro comporti anche molte opportunità per i lavoratori: più spazi di autonomia nell'esecuzione delle attività, più stimoli e strumenti per l'evoluzione professionale e l'acquisizione di competenze avanzate, prassi e contesti più agili e collaborativi. Finora, tuttavia, questi

processi sono stati spesso guidati dall'alto e con un focus esclusivo sull'efficientamento economico, riservando spazi molto ridotti – quando non inesistenti – al coinvolgimento delle parti sociali e alla progettualità autonoma che queste possono esprimere. Questo ha portato spesso a sottovalutare la complessità del cambiamento dal punto di vista delle persone che devono concretamente gestirlo, e a non accompagnare l'evoluzione tecnologica con una parallela e coerente evoluzione organizzativa in grado di sfruttarne le potenzialità.

Il sindacato europeo ha compreso la necessità di svincolarsi da ruolo puramente reattivo rispetto ai processi di innovazione digitale, e di conquistare spazi di informazione e di partecipazione da attivare *prima* che questi vengano implementati. A questo scopo Epsu ha iniziato a mappare le esperienze delle affiliate e a mettere a fuoco gli aspetti critici più urgenti, tanto quelli trasversali quanto quelli specifici di ciascun settore, da condividere con le controparti datoriali ai tavoli di dialogo sociale. Nell'ambito delle amministrazioni centralizzate, ad esempio, è stato approfondito il nesso tra digitalizzazione e rischi psicosociali; per le amministrazioni locali sono state scelte due figure professionali rappresentative, l'assistente socio-sanitario a domicilio e il consulente dei servizi pubblici per l'impiego, per indagare come essa ne sta modificando i contenuti e le prassi, l'organizzazione delle attività quotidiane e la qualità percepita della vita lavorativa. L'obiettivo è capire come in concreto le pratiche partecipative e negoziali possono orientare questi processi, e quindi ottenere il riconoscimento di spazi adeguati di contrattazione a tutti i livelli per coprogettare i processi di innovazione e valutarne le ricadute sociali e occupazionali. Alcuni esempi:

- **Trasparenza e rispetto della privacy** sono garanzie che spettano ai lavoratori così come agli utenti di qualsiasi servizio. Occorre stabilire dei limiti riguardo a quali dati possono essere raccolti



e quali usi il datore può farne. Strumenti e modalità della raccolta dati vanno sviluppati e implementati in maniera condivisa, per evitare che vengano introdotte forme invasive di controllo e sistemi di valutazione del dipendente basate su criteri arbitrari, con possibili ricadute sulle prospettive retributive e di carriera.

- Gli impatti psicologici dell'intensificazione dei ritmi di lavoro e della sua 'virtualizzazione' sono fenomeni complessi da comprendere e misurare, ma che in prospettiva devono entrare in una corretta **valutazione dei rischi**, insieme alle forme di violenza che passano attraverso la rete. Le norme e prassi su salute e sicurezza dovranno essere adattate non solo a strumenti di lavoro nuovi, ma a processi lavorativi profondamente ridisegnati e ai rischi ad essi inerenti, principalmente ma non solo psicosociali. Accanto alla dimensione soggettiva, questi fenomeni vanno analizzati e compresi dal punto di vista organizzativo - difficoltà di implementare modalità di lavoro basate sulla fiducia e la responsabilizzazione, più che su vincoli esterni - e sociale - lo smarrimento del lavoro come contesto di esperienze e valori condivisi nella vita reale.
- Il graduale superamento delle coordinate spazio-temporali tradizionali della prestazione lavorativa richiederà un approccio diverso alla **conciliazione** tra vita professionale e privata. A partire dal **diritto alla disconnessione**, a non essere cioè obbligati alla reperibilità permanente fuori da ogni orario calcolato. Apripista in Europa è la Francia, che ha inserito il nuovo diritto nel Codice del lavoro e sollecitato le parti sociali a negoziare accordi aziendali o di settore. In generale va assicurato il rispetto dei principi della Direttiva UE sugli orari.
- L'obsolescenza delle competenze va colmata con massicci investimenti in **formazione e riqualificazione**. Senza piani formativi concordati - sempre in Francia sono stati istituiti organismi settoriali bipartiti con lo specifico compito di anticipare i fabbisogni di competenze legate all'innovazione - e adeguatamente finanziati, si rischia di rafforzare la polarizzazione tra alte e basse qualifiche, tra percorsi di carriera proiettati verso il futuro e altri sempre più chiusi e residuali. La formazione continua deve essere rivolta a tutti i lavoratori, e di qualità non inferiore a quella fornita ai lavoratori del privato. All'acquisizione di maggiori competenze sia tecniche che organizzative deve corrispondere poi una valorizzazione economica proporzionata alla crescita che ne deriva per l'organizzazione.
- Le nuove modalità lavorative potranno incidere in maniera diversa sulla vita di uomini e donne, ma anche indurre ulteriori disparità nelle opportunità di realizzazione professionale, se non si supera il pregiudizio che vuole le donne meno qualificate per ricoprire ruoli ad alta specializzazione tecnica. Una digitalizzazione realmente inclusiva necessita di

una integrazione attenta e continua degli **aspetti di genere** e degli obiettivi di parità nella legislazione così come nella contrattazione.

- La necessità di protocolli comuni per l'interoperabilità tra pubbliche amministrazioni, ancor più in ottica di cooperazione transfrontaliera, potrebbe innescare una nuova ondata di **esternalizzazioni** e ridisegnare profondamente il panorama dei soggetti coinvolti nella fornitura di servizi pubblici, e di conseguenza la copertura contrattuale e lo status occupazionale dei dipendenti. Il fatto che la digitalizzazione abiliti contesti di lavoro più flessibili rispetto all'organizzazione tradizionale potrebbe sollecitare un maggiore ricorso a **forme contrattuali discontinue**. Potrebbe nascere ai margini del sistema pubblico una forza lavoro non inquadrabile nelle categorie contrattuali classiche, per la quale andranno costruiti sistemi di protezione, valorizzazione e partecipazione adeguati.

In vista degli sforzi che il nostro Paese continua a compiere in direzione dell'amministrazione digitale, e della sperimentazione dello smart working nelle PA centrali e locali che è uno dei punti qualificanti dei nuovi contratti collettivi, è urgente per noi maturare - e promuovere a nostra volta tra i lavoratori interessati e ai tavoli di confronto - la consapevolezza che quando si parla di lavoro digitalizzato non si parla solo di questioni tecniche per specialisti, ma di innovazioni organizzative complesse, i cui benefici non si distribuiranno equamente (e forse neppure si materializzeranno) se non anticipando e contrattando tutti gli aspetti del lavoro che ne saranno investiti. Come Cisl Fp possiamo fare tesoro anche della riflessione e dell'esperienza dei colleghi europei, per costruire forme innovative di rappresentanza e tutela per i lavoratori del futuro.

<https://www.fp.cisl.it/index.php/component/content/article/41-ultime-news/internazionale/187-il-lavoro-pubblico-digitalizzato-sfide-comuni-per-i-sindacati-europei?Itemid=101>



INPS: CRITERI GENERALI DEI SISTEMI DI VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE

Incontro dedicato all'avvio del confronto sui criteri generali dei sistemi di valutazione della performance quello che si è svolto lo scorso 13 settembre tra l'Amministrazione e le Organizzazioni Sindacali.

Il tema, oggetto di interlocuzione così come previsto dall'art. 5 del vigente CCNL Comparto Funzioni Centrali, è stato rappresentato in un documento di sintesi che, al di là dell'indicazione degli obiettivi triennali di Ente (**Incremento** dell'accertamento delle entrate, **Riduzione** del numero di posizioni assicurative incomplete, **Riduzione** dei tempi di definizione delle prestazioni legate alle pensioni pubbliche, **Miglioramento** della qualità percepita dall'utenza e **Miglioramento** della gestione del contenzioso amministrativo), letto in combinato disposto con il [Piano della performance 2018/2020](#) e con i relativi allegati tecnici, offre il quadro completo degli obiettivi annuali di produzione e progettuali di Ente nonché delle modalità di misurazione degli obiettivi quantitativi e qualitativi cui è collegata la quota prevalente della retribuzione accessoria del personale.

Nel corso del nostro intervento, dopo aver evidenziato che il piano della Performance 2018/2020, fermo restando il parametro 124, fissa, sulla produzione per l'anno 2018, **un obiettivo troppo ambizioso** in termini di punti omogeneizzati con un volume complessivo di 21.498.839 punti rispetto ai 20.854.530 del 2017 nonostante nel corso del corrente anno non vi siano stati nuovi ingressi di personale, ma al contrario si sia registrata una forte contrazione della sua consistenza, passata dalle **28.029** unità del 31.12.2017 alle **27.123** attuali, abbiamo **rilevato con favore l'introduzione del sistema dei cluster**

che dovrebbe consentire, riunendo le sedi in gruppi omogenei per complessità, collocazione geografica e bacino di utenza, di operare i raffronti sui risultati conseguiti, in termini di qualità, non rispetto alla media nazionale, bensì rispetto a quella dei *cluster* di appartenenza.

Allo stesso modo abbiamo apprezzato il forte accento posto nell'allegato tecnico al Piano della performance 2018/2020 sulla **sussidiarietà interregionale**, un tema rispetto al quale in passato **è mancata una forte "regia" a livello centrale** capace di orientare verso modalità virtuose i comportamenti delle singole Direzioni regionali, spesso restie a cedere produzioni ed a favorire un conseguente riequilibrio dei carichi di lavoro delle sedi rispetto alle disponibilità di risorse in termini di dotazione di personale: **su 243.396 punti omogeneizzati** in termini di sussidiarietà nazionale, obiettivo 2018, quattordici Direzioni regionali su venti sono chiamate ad intervenire nella veste di strutture sussidiarie con **l'importante ruolo svolto dalla Direzione Servizi agli utenti-Sede Virtuale** chiamata da sola, a dimostrazione della quantità e della qualità del lavoro svolto nonché della bontà della scelta organizzativa fatta a suo tempo, **ad assicurare oltre il 45% del risultato atteso.**

Forti riserve abbiamo espresso, al contrario, su due parametri di valutazione della performance: il **miglioramento continuo** e la **qualità percepita.**

Sul primo punto abbiamo già, in passato, avuto modo di manifestare tutti i nostri dubbi, del resto espressi dai responsabili delle sedi, rispetto ad un criterio che, impostato sul continuo "innalzamento dell'asticella" dei risultati attesi rispetto all'anno precedente, rischia non solo di penalizzare le sedi virtuose, ma mette in difficoltà anche le altre sedi in assenza di nuovi apporti in termini di personale. Sul parametro della **qualità percepita** abbiamo invitato l'Amministrazione ad un utilizzo "misurato" di un indice che si presta troppo facilmente ad un'applicazione strumentale da parte di un'utenza spesso "incattivita" e poco propensa a formulare valutazioni obiettive rispetto alle prestazioni rese dalla Pubblica Amministrazione.



ISTAT: L'incertezza spinge le famiglie a risparmiare

Aumenta il reddito delle famiglie ma, a causa della diffusa incertezza sul futuro, i consumi continuano a restare fermi.



dei consumatori, peggiorano. La spesa delle famiglie per consumi finali, infatti, precipita da una variazione congiunturale dello 0,8% del precedente trimestre a 0,1%. Una frenata più brusca del previsto, secondo Confesercenti, che potrebbe pesare fortemente sulla crescita del Pil. La variazione tendenziale, poi, è pari allo 0,9% e senza una qualche accelerazione nella seconda parte dell'anno la variazione media del 2018 potrebbe scivolare allo 0,8%, al di sotto della stima dell'1%, già pessimistica, elaborata un mese fa da Confesercenti-Cer. Un risultato ampiamente inferiore anche all'1,4% auspicato dall'ormai superato Documento di economia e finanza, di cui la Nota di aggiornamento dovrà tenere conto.

.....segue su Conquiste del Lavoro

<http://www.conquistedelavoro.it/attualita/C3%A0/L-uncertezza-spinge-le-famiglie-a-risparmiare-1.14513>

Nel secondo trimestre dell'anno, fa sapere l'Istat, il reddito disponibile delle famiglie italiane è aumentato dell'1,3% rispetto al trimestre precedente, mentre i consumi sono cresciuti dello 0,1%. "Il marcato aumento del reddito - nota l'Istituto di statistica - non si è trasferito sui consumi, risultati quasi stagnanti". Di conseguenza, tra aprile e giugno, la propensione al risparmio delle famiglie consumatrici è risultata superiore di 1,1 punti percentuali rispetto al trimestre precedente, salendo all'8,6%. L'aumento del reddito disponibile, sottolinea l'Istat, è "in ampia parte spiegato dal concentrarsi dell'effetto degli incrementi retributivi del pubblico impiego". Inoltre, a fronte di un incremento dello 0,1% del deflatore implicito dei consumi, il potere d'acquisto delle famiglie è cresciuto dell'1,2% rispetto al trimestre precedente.

Nonostante ciò i consumi restano praticamente fermi. Anzi, secondo le organizzazioni



INPS: PROGETTO ESTRATTO CONTO DIPENDENTI PUBBLICI

Funzionario, dirigente, responsabile del “Progetto E.co. dipendenti pubblici” in direzione generale. Una esperienza completa sul campo, che arricchisce il personale bagaglio culturale, al servizio di una sfida importante per l’Istituto. Incontriamo il dott. Domenico De Fazio nel suo studio al settimo piano di via Ballarin.

di Alessandro Terradura

D. Iniziare con il chiederle che tipo di problematica è chiamata ad affrontare questa nuova struttura che, a quanto risulta, interessa una platea di circa tre milioni di dipendenti pubblici. Ci può chiarire la valenza strategica del progetto che dirige, le motivazioni sottese alla scelta organizzativa operata dall’amministrazione?

R. Il Progetto ECO dipendenti pubblici è una delle ultime iniziative che l’Inps ha avviato per affrontare

la questione cruciale della sistemazione e dell’aggiornamento delle posizioni assicurative dei dipendenti pubblici, con particolare riguardo ai dipendenti del Ministero della Giustizia e del Ministero dell’Istruzione. L’obiettivo è di garantire la consultazione degli estratti conto da parte degli utenti, non solo a ridosso dell’età pensionabile, ma durante la vita lavorativa come avviene nel settore privato, aumentando così il livello dei controlli,

la trasparenza, la cultura previdenziale dei cittadini e, ovviamente, rendendo più celere la liquidazione delle pensioni e delle altre prestazioni. Fanno parte di queste iniziative una serie di attività, tra cui il Piano di smaltimento delle pratiche di riscatto, ricongiunzione e computo portato avanti dalle sedi; la sistemazione dei flussi contributivi delle PP.AA.; l’operazione “estratto conto informativo” che ha coinvolto già ben oltre 1 milione di posizioni di dipendenti degli enti locali; l’implementazione di nuove procedure informatiche per il dialogo bidirezionale con le PP.AA. e con gli utenti; un piano pluriennale di formazione professionale per i dipendenti dell’Inps impegnati in tale attività e per i dipendenti delle varie amministrazioni che si occupano di tale materia. Si tratta, insomma, di uno dei progetti prioritari dell’Inps, su cui tutte le strutture centrali e periferiche sono coinvolte ed il Progetto ECO si pone come una start-up nella quale convergono tutti gli elementi indicati e che aspira a divenire un punto di riferimento e di supporto soprattutto per le sedi territoriali dell’Inps, a



Foto di Mariella Guerrini

partire dalle tre aree metropolitane di Roma, Milano e Napoli. Inoltre, abbiamo il compito di implementare le posizioni assicurative dei dipendenti Inps ex Inpdap in modo da offrire ai colleghi un estratto conto più corretto e che permetta alle sedi territoriali di definire le prestazioni e le pensioni.

D. Il provvedimento di istituzione, nel determinare la struttura organizzativa del progetto in tre aree dirigenziali di II fascia, otto team e due elevate professionalità, stabilisce un diretto rapporto con il vertice della tecnostruttura. Questo è un segnale molto forte da parte del Direttore Generale, che così si impegna in prima persona per il raggiungimento degli obiettivi. E' un segnale molto forte anche della fiducia riposta nelle sue qualità e competenze professionali. Come vive questa grande responsabilità?

R. I vertici dell'Istituto ritengono che l'operazione Estratto Conto dei dipendenti pubblici sia una delle principali sfide del nuovo Inps nato dopo l'incorporazione della Gestione pubblica. Per affrontare in modo coordinato ed efficace tutte le questioni che si pongono in questo ambito (di natura normativa, organizzativa, procedurale) è necessario l'apporto di quasi tutte le funzioni dell'Istituto; da ciò deriva la trasversalità del Progetto e anche l'impegno personale della Dr.ssa Di Michele, la quale ha nominato un'apposita Cabina di Regia, ci segue attentamente ed è uno stimolo costante per tutti.

E' una bella sfida e la vogliamo affrontare con entusiasmo e la giusta determinazione. Ringrazio molto i colleghi che fanno parte del Progetto per la disponibilità e la serietà con cui stanno affrontando questo nuovo percorso e tutti i colleghi delle Direzioni centrali che ci stanno offrendo la loro collaborazione.

D. Avete ricevuto richieste di colleghi di altre DC che vorrebbero far parte del Progetto?

R. L'Inps è un grande Istituto e in Direzione Generale ci sono tante importanti attività e ambiti da presidiare. Abbiamo, per fortuna, attirato l'attenzione di diversi colleghi. Entro il mese di novembre potremmo essere circa un centinaio. Dobbiamo consolidarci, creare una buona organizzazione interna, elevare il livello della professionalità di tutti i colleghi, definire gli accordi con i Ministeri, fare la nostra produzione; poi, speriamo magari di avere anche nuove risorse. E' giusto prima dimostrare che riusciamo a fare bene il nostro lavoro.

D. Avete realizzato una formazione specialistica sui temi da affrontare?

R. La formazione è la leva principale per una struttura che, in avvio, aveva al suo interno solo una collega in grado di affrontare a 360 gradi le varie attività produttive che ci sono state assegnate. Abbiamo programmato ed effettuato vari cicli di formazione d'aula, on the job, in affiancamento e siamo ininterrottamente da maggio tutti in formazione. La materia è complessa, modificare la posizione assicurativa degli utenti è un'attività di grande responsabilità, far emergere esperti che abbiano competenze sulle prestazioni di riscatto, ricongiunzione, computo e sulla correzione delle diverse anomalie presenti nei conti individuali

comporta tempo, pazienza e perseveranza, ma è un investimento utile per i dipendenti Inps e per i nostri utenti attuali e futuri.

D. Che rapporto ha con il personale? Da contatti informali con alcuni componenti della sua struttura, non mi chiedo i nomi, emerge uno stile partecipativo che punta molto sull'aspetto motivazionale.

R. Mi piace parlare e conoscere tutti e, anzi, vorrei essere ancora più presente nella quotidianità dei colleghi. Mi sento già molto legato a loro e vorrei che percepissero la mia partecipazione, anche emotiva, a questo loro difficile percorso di riconversione professionale.

Credo nell'ascolto, nel dialogo, nell'attenzione verso le persone, ma anche in un orientamento "decisionista" e nell'assunzione di responsabilità che deve caratterizzare l'attività dei dirigenti. Cerco di fare tutti gli sforzi possibili per creare un ambiente di lavoro serio e professionale, in cui lo spirito di servizio nei confronti dell'utenza sia davvero una costante. Un atteggiamento di apertura mentale e vicinanza nei confronti dei colleghi lo chiederò anche ai futuri Responsabili.

Spero di riuscire a trasmettere tutto questo e di creare con i colleghi della Direzione generale il rapporto intenso che ho avuto con i colleghi dell'Abruzzo e di Teramo in modo particolare, che porto nel cuore.

D. Lei ha definito la struttura che dirige una sorta di startup organizzativa. Che ambiente troveranno i nuovi funzionari destinati al progetto Eco?

R. Credo che troveranno un ambiente stimolante, in cui abbiamo bisogno anche di creatività e tanta voglia di fare; un ambiente in cui ci sono colleghi che vengono da tante esperienze e sedi diverse e, devo dire, soprattutto, tante belle persone.

Spero che riescano a riconoscere gli sforzi che stiamo facendo per creare una nuova "comunità di lavoro" e si sentano accolti e importanti perché abbiamo bisogno del contributo di tutti. Io sono assolutamente consapevole delle tante difficoltà che abbiamo e che avremo, ma sarò sempre a disposizione e al servizio di tutti i colleghi.

Sono stato anche io un funzionario amministrativo in Direzione generale e poi in una Direzione provinciale, tra l'altro, spesso lontano dai miei affetti più cari. Comprendo perfettamente esigenze professionali, personali, aspirazioni, delusioni, giornate storte. La mia porta è sempre aperta al confronto, al dialogo e sono disponibile a ricercare soluzioni positive. Per tutti.

Cerchiamo di lavorare concentrati sui nostri obiettivi e il più possibile con il sorriso sulle labbra.

La ringrazio per la disponibilità e per la franchezza con cui ha risposto alle nostre domande.

Buon lavoro.

Il concetto poco astratto e molto concreto di “Colpa Grave”

La redazione

Colpa Grave: negligenza nell'adempiere ai propri doveri, connessa ad un comportamento improntato a massima imprudenza o non curanza degli interessi pubblici. L'alternanza frenetica dei ritmi privato lavoro, orari stancanti, stress e difficoltà quotidiane, fanno da contraltare agli obblighi della prestazione lavorativa ed alle regole di condotta relativi allo svolgimento del compito affidato alla propria responsabilità, rendendo concreto il rischio di incorrere in errori professionali.

Ai sensi dell'art. 2236 c.c. se l'attività implica problemi di speciale difficoltà il lavoratore non risponde dei danni se non in caso di dolo o colpa grave. In sostanza la colpa si compone nella violazione un modello medio di diligenza adattabile alle varie situazioni lavorative parametrato al grado di diligenza ricompreso nel modello del buon padre di famiglia.

[La legge 20 dicembre 1996, n. 639](#), “ Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 543 recante disposizioni urgenti in materia di ordinamento della Corte dei conti” , pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 299 del 21 dicembre 1996, all'art. 3, “Azione di responsabilità”, stabilisce tre criteri fondamentali:

c.1. La responsabilità dei soggetti sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti in materia di contabilità pubblica è personale e limitata ai fatti ed alle omissioni commessi con dolo o con colpa grave, ferma restando l'insindacabilità nel merito delle scelte discrezionali. Il relativo debito si trasmette agli eredi secondo le leggi

vigenti nei casi di illecito arricchimento del dante causa e di conseguente indebito arricchimento degli eredi stessi”.

c.1-quater. Se il fatto dannoso e' causato da piu' persone, la Corte dei conti, valutate le singole responsabilità, condanna ciascuno per la parte che vi ha preso.

c.4 La Corte dei conti giudica sulla responsabilità amministrativa degli amministratori e dipendenti pubblici anche quando il danno sia stato cagionato ad amministrazioni o enti pubblici diversi da quelli di appartenenza, per i fatti commessi successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge”.

A tal proposito è bene ricordare che il giudizio che si instaura alla Corte dei Conti è volto all'eventuale rimborso, da parte del lavoratore condannato per “colpa grave” del “danno erariale” provocato.

Questi gli elementi da tenere in considerazione per effettuare la prestazione lavorativa quotidiana con la dovuta attenzione, con la consapevolezza delle responsabilità incombenti sul proprio operato, e con la dovuta “serenità”.

Per tutti i lavoratori e dirigenti pubblici iscritti alla Cisl Fp che hanno già aderito o aderiranno entro il 31 dicembre 2018, la copertura assicurativa per colpa grave continuerà ad essere gratuita anche per i prossimi anni. Dal 1° gennaio 2019, per gli iscritti che non hanno aderito entro il 2018, le condizioni cambieranno e la polizza non sarà più gratuita.



L'AVVISO BONARIO

di Nadia Terradura

Dottore Commercialista Revisore Legale

L'Agenzia delle Entrate a seguito del ricevimento delle dichiarazioni dei redditi, siano esse per modello 730 Modificato o per modello Redditi Persone Fisiche, effettua dei doverosi controlli. Questi in prima battuta vengono effettuati dal suo potente software, o meglio, da una serie di potenti programmi che sono in grado d'incrociare i molti dati ricevuti ed evidenziare le diverse anomalie. I numerosi dati elaborabili dall'Agenzia delle Entrate sono principalmente: le Dichiarazioni degli anni precedenti, i versamenti effettuati tramite modello F24, i dati inviati dalle Banche, dalle Imprese Assicuratrici, dalle Farmacie, dagli Studi Medici, dall'Enea, dai Condomini, dal Catasto, dal PRA, dai Sostituti d'imposta (come l'Inps) ed altri. Trattasi quindi di una massa enorme di informazioni che permettono all'Amministrazione Finanziaria di avere già un ampio quadro della situazione economica, reddituale e tributaria di ogni cittadino. Solo successivamente a tali controlli automatici ed in mancanza di evidenti anomalie, vengono effettuati controlli a campione con richiesta documentale.

Le comunicazioni emesse dall'Agenzia delle Entrate in seguito al controllo automatico articoli 36 bis, D.P.R. 29.09.1973, n. 600 e 54 bis D.P.R. 26.10.1972, n. 633, evidenziano la correttezza della dichiarazione (comunicazione di regolarità) o l'eventuale presenza di errori (comunicazione di irregolarità). In quest'ultimo caso, il contribuente può pagare le somme indicate con una riduzione delle sanzioni oppure segnalare all'Agenzia delle Entrate le ragioni per cui ritiene il pagamento non dovuto.

Gli Avvisi Bonari sono appunto delle comunicazioni di irregolarità.

La Corte di Cassazione, a sezioni unite, con le Sentenze 24 luglio 2007, n. 16293, e 26 luglio 2007, n. 16428,

ha statuito che le comunicazioni di irregolarità sono "... un 'invito' a fornire 'eventuali dati o elementi non considerati o valutati erroneamente nella liquidazione dei tributi'".

Capita spesso infatti che per causa imputabile al contribuente o addirittura alla Banca, venga indicato nel modello F24 di pagamento, un dato errato. Ad esempio si è inserito un codice tributo errato, o viene indicato l'anno di riferimento del tributo sbagliato. Cosa accade?, accade che l'Agenzia ovvero il suo software non è in grado di abbinare correttamente il versamento effettuato dal contribuente al giusto tributo, di conseguenza questo risulta non versato, e l'Agenzia si trova in pancia un versamento non abbinato. A seguito di ciò viene emesso in maniera automatica dal sistema un Avviso Bonario, che viene denominato bonario perché l'Agenzia prima di emettere un ruolo esecutivo, cioè una Cartella Esattoriale, cerca un incontro bonario con il contribuente per discutere bonariamente la mancanza del versamento accertata.

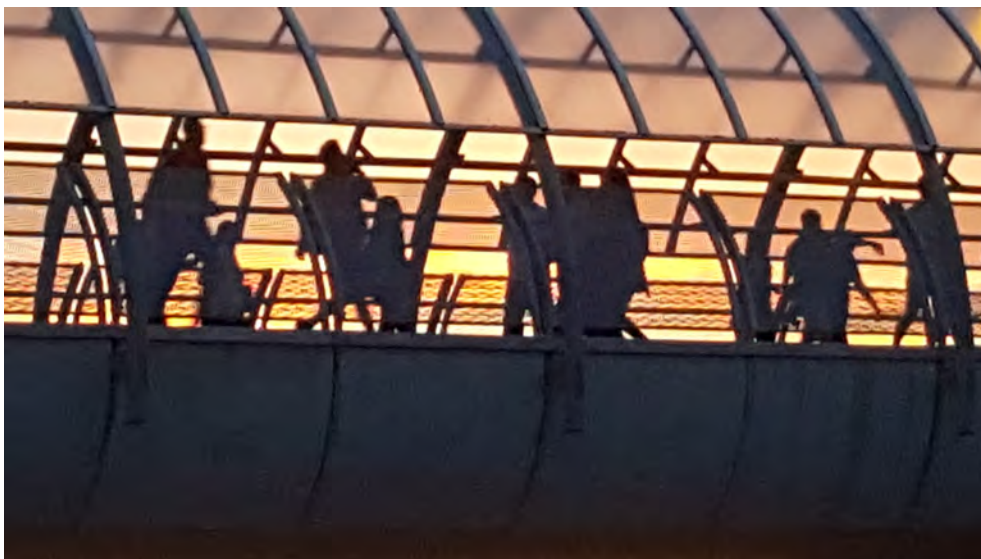
Se il contribuente come sopra descritto ha pagato ma utilizzando un codice tributo errato, semplicemente ma necessariamente dovrà recarsi in un ufficio dell'Agenzia, portare il modello F24 errato dimostrando così la propria buona fede. L'Agenzia constaterà il versamento e lo abbinerà al tributo mancante, così l'Avviso Bonario sarà totalmente annullato. Si precisa che è possibile delegare una qualsiasi persona per farsi rappresentare.

Se invece il contribuente aveva ommesso il versamento, poco male, sarà sufficiente versare entro 30 giorni l'avviso ricevuto, il quale viene detto appunto bonario, poiché contiene delle piccole sanzioni, di gran lunga ridotte rispetto alla successiva cartella esattoriale, che verrà emessa dopo scadenza dei 30 giorni al

mancato versamento dell'avviso.

Se siamo destinatari di un Avviso Bonario, vista l'ampia casistica delle risoluzioni, la prima cosa non è preoccuparsi o agitarsi, la prima cosa da fare è reperire le carte e le quietanze e recarsi da un CAF o da un professionista, tutto potrebbe risolversi in un bonario equivoco.

<http://www.commercialista.com/u/studioterradura>



LE PILLOLE: NUOVE TECNOLOGIE, SALUTE, SICUREZZA ED AMBIENTE

Con questo numero del Il Prevedente, nasce una nuova rubrica: "Le Pillole", con l'intento di avvicinare il lettore alle tematiche sempre più attuali che affliggono l'ambiente, alle emergenti nuove tecnologie (che, se per certi versi promettono sviluppo, comodità e sicurezza, per altri, fanno intravedere serie criticità occupazionali), alle tematiche della sicurezza nei luoghi di lavoro ed a quelle sulla tutela della salute nelle varie declinazioni (stili di vita, alimentazione, medicinali, prodotti pericolosi, prevenzione degli infortuni ecc..).



Gli argomenti che via via verranno trattati, non hanno alcuna pretesa di essere strumenti sostitutivi o alternativi a percorsi formativi e/o informativi (eventualmente previsti da norme cogenti), ma semplicemente uno strumento veloce e facilmente accessibile per coloro, che non addetti ai lavori, dimostrino curiosità verso gli argomenti trattati e per coloro, più esperti, un punto di vista eventualmente alternativo.

La redazione esprime sentita stima e gratitudine per il prezioso contributo fornito dal Sig. Carlo Alberto Monti nella realizzazione del logotipo della rubrica, e per la squisita disponibilità accordata per le successive realizzazioni grafiche.

TRASPORTO SOSTENIBILE

di **Andrea Lapicciarella**

Da qualche tempo stiamo assistendo a evidenti segnali di un imminente cambiamento epocale nel campo della mobilità. In questo numero, tenteremo di fare alcune valutazioni mettendo a confronto tecnologie diverse di propulsione, ossia, confrontando motori a combustione interna alimentati con combustibili di origine fossile, loro successive trasformazioni/adattamenti con sistemi di alimentazione ad idrogeno e motori elettrici o ibridi.

I primi motori a combustione interna hanno avuto origine intorno alla metà del milleottocento. Il principio base sul quale si fonda il loro funzionamento, è quello di sfruttare il lavoro prodotto dalla combustione una miscela combustibile/comburente all'interno di una camera di combustione. La differenza principale ma non unica, tra un motore a benzina ed uno diesel, sta nell'accensione della miscela, che nei motori a benzina è comandata tramite delle candele mentre nei motori diesel è spontanea per compressione (i motori diesel non necessitano di candele, o meglio le candele sono presenti ma servono solo in una fase iniziale di preriscaldamento della camera di combustione per poi disinserirsi totalmente rimanendo inutilizzate per il resto del funzionamento).

Uno dei principali inconvenienti nell'uso della benzina (benzina verde), è dato dalla presenza all'interno della stessa di idrocarburi aromatici, cancerogeni per la presenza di benzene, necessari ad impedire che la miscela combustibile/comburente possa detonare spontaneamente prima di aver raggiunto il "punto morto superiore" (una delle fasi del motore in cui tramite l'accezione comandata della candela si innesca la combustione della miscela combustibile/comburente). Altri inconvenienti nell'uso della benzina, sono legati all'inquinamento ambientale per il rilascio in atmosfera di ossido di carbonio (CO), biossido di carbonio/anidride carbonica (CO₂), ossidi di azoto (NOx), idrocarburi ecc..

Per quanto riguarda i motori diesel, la loro evoluzione nel tempo li ha resi sempre più efficienti e meno inquinanti. Sfortunatamente a tutt'oggi, se da una parte si è riusciti a ridurre notevolmente allo scarico la presenza di ossidi di azoto, causa delle piogge acide, non si è ancora riusciti ad eliminare completamente le emissioni di polveri (particelle solide e liquide, fondamentalmente residui di idrocarburi).

Qualsiasi combustione provoca la formazione di micro-particelle (dimensione pari ad una millesima parte di un millimetro) e nano-particelle (dimensione pari ad un milionesimo di millimetro). Tanto minore sarà la loro dimensione tanto maggiore sarà la loro patogenicità cioè la potenzialità nell'originare malattie, in quanto l'esigua dimensione delle stesse, favorisce l'inalazione profonda. I sistemi FAP (acronimo di:

"Filtro Anti Particolato"), di trattenuta e riduzione delle polveri, installati nei motori diesel, in origine concepiti per trattenere le micro-polveri (che sostanzialmente causavano principalmente l'imbrattamento delle città), sono poi risultati particolarmente dannosi per la salute umana.

Sono anche disponibili vari tipi di biocarburanti, meno inquinanti della benzina e del gasolio, ma spesso non convenienti dal punto economico a causa dei costi produttivi.

Nel breve futuro le riserve petrolifere, inesorabilmente, tenderanno ad esaurirsi, conseguentemente, i motori a combustione interna, alimentati con combustibili di origine fossile, verranno sempre più emarginati ad un uso di nicchia, al limite totalmente abbandonati, e convertiti/adattati ad essere alimentati con combustibili alternativi, a basso impatto ambientale, economici e di più facile reperibilità sui mercati mondiali.

Stiamo parlando dell'idrogeno, la cui forma base biatomica è H₂, che pur essendo un elemento diffusissimo, non si trova comunemente in natura, non è rinnovabile e deve essere prodotto. È inodore, insapore, incolore, altamente reattivo ed infiammabile, si presenta in fase gassosa a pressione atmosferica e a temperatura ambiente (≈ 25 °C). È un combustibile ricavabile attraverso vari processi industriali, più o meno ecologici ed economici.

Allo stato attuale più del 90% della produzione mondiale di H₂ è ottenuta attraverso l'utilizzo di idrocarburi, principalmente petrolio, con inevitabili ricadute nel campo dell'inquinamento ambientale a causa delle rilevanti quantità di anidride carbonica emessa in atmosfera durante il processo produttivo, una delle ben note cause che favoriscono l'effetto serra e quindi le variazioni climatiche.

L'H₂ può anche essere prodotto/indotto attraverso un processo di elettrolisi dell'acqua, in cui il passaggio di corrente elettrica continua, attraverso due elettrodi (catodo ed anodo) immersi in acqua in fase liquida, genera la scissione della molecola dell'acqua (H₂O), nei suoi elementi costitutivi ossigeno (O₂) ed idrogeno (2H₂), entrambi in fase gassosa. Si evince chiaramente come il processo testé descritto, non sia altro che un processo "indotto dall'esterno" attraverso la somministrazione di energia elettrica, che a sua volta è prodotta in massima parte con centrali termoelettriche attraverso la combustione di idrocarburi/greggio, quindi (come nel caso precedente) con inevitabili ricadute in campo ambientale per le rilevanti quantità di CO₂ emesse in atmosfera durante il processo produttivo. Indubbiamente questo processo, potrebbe essere reso a basso impatto ambientale, utilizzando corrente elettrica prodotta tramite fonti rinnovabili.

I procedimenti per la produzione di H_2 sopra descritti, sono solo i metodi più comuni, ma non unici. Esistono molti altri sistemi di produzione come ad esempio: reazioni chimiche tra metalli ed acidi; processi di distillazione di gas naturali; decomposizione di materie organiche (rifiuti) attraverso la quale si ottiene, come sottoprodotto, gas metano CH_4 ; mediante particolari alghe che in determinate condizioni (stimolazioni) forniscono bioidrogeno ecc..

L' H_2 per essere trasportato deve essere necessariamente compresso in bombole in quanto, un'auto di media cilindrata per percorrere circa 650Km (percorrenza media con un pieno di benzina) necessita di circa $50 m^3$ di idrogeno in fase gassosa alla pressione atmosferica. Serbatoi di sì fatta dimensione sarebbero improponibili da installare sulle autovetture. Pertanto, per poter ridurre il volume dell' H_2 , è necessario comprimerlo e raffreddarlo, fino a farlo cambiare di stato, inducendo una trasformazione di fase da gassosa a liquida, che in definitiva è quella di massima riduzione in volume. Allo stato attuale questo processo risulta, da un punto di vista economico e pratico, non conveniente, in quanto l'idrogeno raggiunge la fase liquida ad una temperatura di circa $-253\text{ }^\circ\text{C}$ ed una pressione di 700bar, con grande dispendio di energia sia nel raggiungimento dello stato che nel suo successivo mantenimento a causa delle naturali perdite per vaporizzazione.

L'idrogeno è altamente infiammabile ed in presenza di ossigeno O_2 reagisce attraverso una reazione esotermica molto violenta, esplodendo e/o bruciando con fiamme invisibili ad occhio nudo, producendo acqua sotto forma di gas/vapore. Questa caratteristica fa sì che l'idrogeno sia, per un verso, un ottimo combustibile, per l'altro un gas molto pericoloso.

In questi ultimi anni, molte case produttrici e molte società di ingegneria si stanno adoperando nello sviluppo di nuovi e più sicuri sistemi di alimentazione dei motori a combustione interna, integrando o addirittura sostituendo del tutto, l'alimentazione classica a benzina/diesel con quella ad idrogeno. L'arricchimento dell'alimentazione dei motori, con idrogeno, favorisce un notevole abbattimento delle emissioni nocive e dei consumi. L'idea che attualmente si sta seguendo, è quella dell'abbandono nell'impiego di serbatoi per l' H_2 (pericolosi, ingombranti, antieconomici) a fronte di una produzione puntuale (sul momento) di H_2 e la sua immediata miscelazione ed introduzione in camera di combustione.

L'idrogeno in questo caso viene prodotto con acqua (H_2O) e celle elettrolitiche, le quali non fanno altro che scindere la molecola dell' H_2O in ossigeno ed idrogeno.

Le celle elettrolitiche possono essere installate su qualsiasi automezzo, permettendo il recupero di molti autoveicoli non più al passo con le normative sull'inquinamento. Allo stato

attuale questi sistemi non sono ancora disponibili in commercio in quanto in attesa di omologazione.

I motori elettrici, bene o male coevi dei motori a combustione interna, solo ultimamente si stanno affacciando al modo della mobilità poiché soggetti a limitazioni tecnologiche dovute: all'autonomia delle batterie, alla velocità di ricarica delle stesse ed alla presenza ancora esigua sul territorio di stazioni di ricarica.

A parer mio, sono falsamente pubblicizzati come sistemi "Puliti" di propulsione, ma nella realtà, sono inquinanti alla pari di quelli a combustione interna, poiché l'energia elettrica necessaria al loro funzionamento è prodotta principalmente tramite centrali termoelettriche o nucleari. In breve, non si fa altro che trasferire l'inquinamento prodotto in una città ad una centrale elettrica. A questo va aggiunto, ed è doveroso sottolinearlo, l'inquinamento generato nella produzione massiva di batterie di accumulo, loro recupero/rigenerazione e smaltimento.

Su strada, l'auto elettrica ha un comportamento molto fluido e totalmente silenzioso (caratteristica pericolosa per i pedoni distratti) e gode di una coppia motrice elevata, che consente una spinta immediata e nettamente superiore a quella di una vettura a motore a combustione interna.

I costi relativi alla percorrenza delle autovetture elettriche, dichiarati dalla case, sono variabili e dipendenti dai diversi modelli (peso, potenza, aerodinamica ecc..), comunque non lontani da quelli di buone e moderne autovetture diesel.

Attualmente, molte case automobilistiche stanno posizionando i loro prodotti verso sistemi ibridi di autotrazione (elettrici/endotermici), per superare le limitazioni sopra descritte (autonomia delle batterie, velocità di ricarica, presenza esigua di stazioni di ricarica). È altresì probabile che i suddetti riposizionamenti strategici, siano stati anche influenzati/indotti dalle recenti inchieste del 2015, sui software installati dalle case produttrici per aggirare le verifiche sulle emissioni nocive dei motori diesel.

Allo stato dell'arte non esiste ancora una tecnologia completamente "Green", lascio al lettore le personali valutazioni.



ONDE A RADIOFREQUENZA E SMARTPHONE

L'uso del cellulare con l'auricolare, riduce il pericolo di radiazioni?

di Paolo Musicò
Consulente ITC

Ogniquale volta rispondiamo ad una chiamata al nostro cellulare appoggiandoci l'orecchio, ci esponiamo a **onde a radiofrequenza (RF)**. I telefoni cellulari funzionano ricevendo e inviando segnali ai ripetitori di segnale più vicini. Per questo utilizzano onde a radiofrequenza (RF), una forma di energia elettromagnetica che si situa tra le onde radio a media frequenza e le microonde. Si tratta di una forma di radiazione non ionizzante, quindi incapace di indurre mutazioni cancerogene in maniera diretta (come è invece il caso con i raggi X che si usano per esempio per gli esami diagnostici). Le onde a radiofrequenza, però, se intense, possono **scaldare i tessuti** (come accade con le microonde, utilizzate per cucinare). Queste sono generate dall'antenna del cellulare, dove sono più intense, mentre la loro energia decresce man mano che ci si allontana da questo elemento dell'apparecchio. Più l'antenna è vicina alla testa della persona, maggiore è l'esposizione alle onde RF e l'assorbimento di energia da parte dei tessuti. L'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro dell'OMS (**IARC**) ha classificato le onde a RF tra i "possibili carcinogeni umani" sulla base delle prove ancora limitate di una relazione con i tumori cerebrali (e della mancanza di prove di un legame con altri tipi di tumori).

In Italia, non ha fatto molto notizia, la sentenza del Tribunale di Ivrea che ha riconosciuto il nesso tra uso scorretto del cellulare e tumore (con relativo risarcimento Inail). La sentenza risale allo scorso 30 marzo e vede come protagonista R.R., dipendente di una grande azienda italiana di 57 anni, al quale è stato diagnosticato il tumore – benigno ma invalidante – dopo che per 15 anni ha usato il cellulare per più di tre ore al giorno senza protezioni. Intorno alla notizia della sentenza vi sono state una serie di interviste a esperti del mondo scientifico, che mettono le mani avanti dicendo che il nesso **non è stato scientificamente dimostrato**, ma che tuttavia è meglio essere prudenti, specie nel caso di bambini e adolescenti. Ci sono anche numerosi paesi che hanno cominciato a mettere le mani avanti non solo diffondendo guide, ma iniziando a lanciare un messaggio chiaro tramite film

e fiction, in cui **i protagonisti utilizzano sempre gli auricolari**.

Ma invece le case produttrici di telefoni cellulari cosa dicono? Nei manuali dei telefonini dicono che sono stati effettuati test a distanze ridotte, anche 5 mm, e il consiglio, al fine di ridurre l'esposizione all'energia di radiofrequenze (RF), è quello di utilizzare una delle opzioni come: vivavoce, auricolari o altri accessori simili. Il più ampio studio europeo, Interphone, ha concluso che non esiste 'legame conclusivo tra cellulari e tumori al cervello', relegando all'appendice le indicazioni di un rischio aumentato. Gli studi dello svedese **Lennart Hardell** mostrano un incremento dell'incidenza dei tumori alla testa fra chi utilizza i cellulari da oltre 10 anni. Insomma, c'è abbastanza per affermare che bisogna adottare il **principio di precauzione**, ovvero sconsigliarli ai bambini e **usare tutti, per quanto possibile, gli auricolari**.

Tutti noi conosciamo quella sensazione veramente fastidiosa che è una sorta di calore mista a dolore, che interessa tutta l'area dell'orecchio dopo una telefonata di un'ora senza auricolare. Quindi, anche in presenza di studi provvisori, come possiamo credere che non faccia male? Proteggiamoci ma soprattutto proteggiamo chi sta vicino mettendo in pratica alcuni consigli come:

1. I bambini dovrebbero usare i cellulari solo per le emergenze.
2. La distanza è vostra amica: auricolare (con il filo), vivavoce o altri accessori simili.
3. Poche barre, molte radiazioni. Non chiamate quando c'è poco segnale.
4. Evitate di tenerlo a contatto con il corpo. Niente tasche dei pantaloni né taschini della camicia.
5. I telefoni non emettono tutti lo stesso livello di radiazioni. Anche se è un indicatore imperfetto, scegliete il modello con minore tasso di assorbimento specifico (Sar).

César Valverde: artista costaricense e uomo politico

di Carlo Marino

Un artista costaricense rappresenta di certo una realtà lontana da quella Europea, pur essendo in qualche modo, per lingua e ascendenze culturali, coinvolto nel flusso degli accadimenti che hanno fatto l'arte europea. César Valverde nacque a El Carmen, San José, Costa Rica, l'8 marzo 1928 e morì il 3 dicembre 1998. Si tratta, sicuramente, di un artista che è riuscito a conciliare la visione prettamente centroamericana della pittura con i movimenti artistici che si sono sviluppati in Europa. In tenera età sentì la vocazione per le arti figurative ma, su richiesta dei genitori, intraprese gli studi di giurisprudenza. La sua era una pittura che costituiva un linguaggio, fatto di parole, forme e colori.

La personalità poliedrica di César Valverde si manifestò sia come artista che come uomo politico. Viceministro della cultura nel governo di Rodrigo Carazo dal 1978 al 1982, ricoprì anche posizioni di carattere diplomatico

come consulente internazionale dell'OAS (Organization of American States) e console del Costa Rica in Canada. Professore di *Artes plasticas* presso l'Università del Costa Rica, nel corso della sua vita artistica Valverde fu insignito di diversi premi tra i quali il Premio Nazionale della Pittura e si dedicò alla composizione di *murales* in vari luoghi della capitale della Repubblica di Costa Rica.

I suoi *murales* più famosi sono quello per l'Assemblea legislativa, per la Corte dei Conti della Repubblica, per l'Ordine degli avvocati, per l'Ufficio del Registro Nazionale, per la Clinica Dr. Marcial Rodríguez, per il Museo della Giada e per l'UACA (Universidad Autónoma de Centro América). Come scrittore concepì diversi libri tra i quali vanno ricordati: *Los murales de César Valverde* (L'Atelier, 1990); un racconto breve: *La feliz indolencia* (Editorial Costa Rica, 1982) e tre libri di saggi: *Más en broma que en serio* (Editorial Costa Rica, 1977); *Ensayos para pensar o sonreír* (Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, 1982); e *Sonreír otra vez* (Juricentro, 1990). I suoi saggi sono essenzialmente raccolte di ottimi elzeviri pubblicati per il più importante quotidiano del paese *La Nación* nella pagina di *Arte y Opinión*.

L'artista dichiarò in un suo scritto: "En mi pintura la mujer ha sido una constante. La forma femenina representa el género humano y sus formas me permiten resolver plásticamente mi ideal de la belleza".

("Nella mia pittura, le donne sono state una costante, la forma femminile rappresenta il genere umano e le sue forme mi permettono di risolvere plasticamente il mio ideale di bellezza").

La tecnica della pittura ad olio fu la prima con la quale si formò l'artista centroamericano, ma la sua attività si è espressa anche attraverso tecniche miste e serigrafie, concentrando l'espressione artistica sulla parte estetica. In tal modo i dipinti di Valverde sprigionano ordine, misura e ritmo, anelando ad una ricerca dell'ideale di bellezza in contrapposizione ad una realtà effimera che rasenta sovente l'amarezza.

Quello dell'artista di San José è un linguaggio espressivo dalle variazioni intermittenti: dal *mural* socio-politico alla costante del tema femminile. Valverde riteneva che l'arte dovesse essere un patrimonio della città, della *polis*, accessibile a tutti i cittadini costaricensi. E proprio da tale visione del mondo è scaturita l'abbondanza dei suoi *murales* sugli edifici pubblici della capitale della Repubblica centroamericana, che sono divenuti parte del linguaggio di una generazione e di una nazione. Le metafore convenzionali articolate attraverso i soggetti delle opere di César Valverde rispecchiano, attraverso un'iconologia che trae linfa vitale dall'arte centroamericana, un temperamento innovatore per la concezione dell'arte dell'intero continente americano.

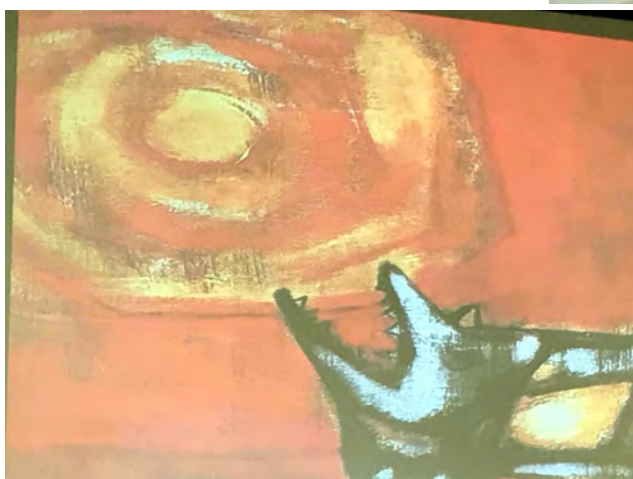
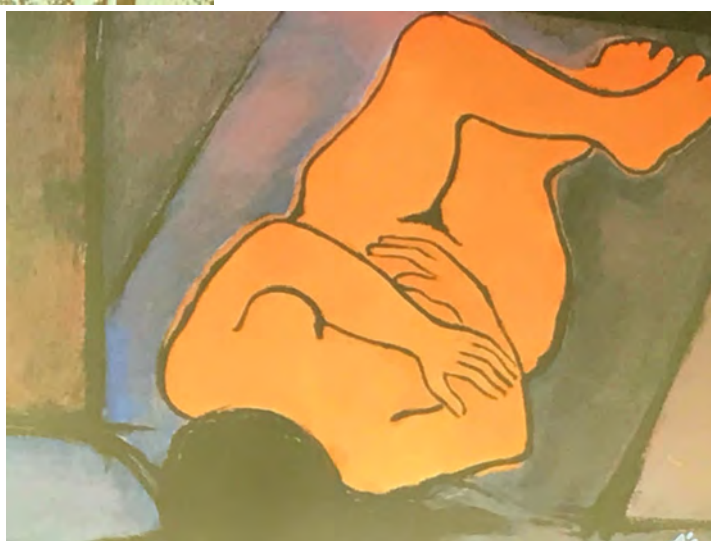
César Valverde





César Valverde con Sandro Pertini

“Nella mia pittura, le donne sono state una costante, la forma femminile rappresenta il genere umano e le sue forme mi permettono di risolvere plasticamente il mio ideale di bellezza”.



Perro ladrando al Sol 1968

Ritratto di donna 1997



César Valverde: a Costa Rican artist

by Carlo Marino

A Costa Rican artist represents a reality certainly far from the European one, despite being in some way, by language and cultural tradition, involved in the movements that have made European art.

César Valverde was born in El Carmen, San José, Costa Rica, on March 8, 1928 and died on December 3, 1998. He is certainly an artist who has achieved to reconcile the purely Central American vision of painting with other artistic movements developed in Europe.

Since he was young he felt a vocation for the figurative arts, but upon the request of his parents he began his studies in jurisprudence. His was a painting that founded a language, made up of words, shapes and colors.

In César Valverde's multifaceted personality both the artist and the politician unveiled. Deputy Minister of Culture in the government of Rodrigo Carazo from 1978 to 1982, he also held diplomatic positions as an international consultant of the OAS (Organization of American States) and was consul of Costa Rica in Canada.

Professor of *Artes plásticas* at the University of Costa Rica, in the course of his artistic life Valverde was awarded several prizes including the National Prize for Painting and devoted himself to the composition of *murales* in various places in the capital of the Republic of Costa Rica. His most famous *murales* are in the Legislative Assembly, in the Court of Auditors of the Republic, in the Bar Association, in the National Registry Office, in the Dr. Marcial Rodríguez Clinic, and in the Jade Museum and in the UACA (Universidad Autónoma de Centro América).

As a writer César Valverde wrote several books among which it's worth to remember: *Los murales de César Valverde* (L'Atelier, 1990); a short story: *La feliz indolencia* (Editorial Costa Rica, 1982) and three books of essays: *Más en broma que en serio* (Editorial Costa Rica, 1977); *Ensayos para pensar or sonreír* (Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, 1982); y *Sonreír otra vez* (Juricentro, 1990). His essays are essentially collections of excellent articles published for the most important newspaper of the country *La Nación* in the page of *Arte y Opinión*. The artist declared in one of his writings: "En mi pintura la mujer ha sido una constante. La forma femenina representa el género humano y sus formas me permiten resolver plásticamente mi ideal de la belleza".

(" In my painting, women have been a constant, the female form represents the human race and its forms allow me to solve my beauty ideal plastically ").

The technique of oil painting was the first one the Central American artist was formed with, but his activity was also expressed through mixed techniques and serigraphy: so its artistic expression focused on

the aesthetic function. In this way Valverde's paintings emanate a sort of order, measure and rhythm, longing for the search of the ideal of beauty as opposed to an ephemeral reality that often borders on bitterness.

The artist of San José owns an expressive language with alternating variations: from the socio-political *mural* to the constant of the feminine theme. Valverde believed that art should be a heritage of the city, of the *polis*, understandable to all Costa Rican citizens. And it is precisely from this vision of the world that a profusion of *murales* emerged on the public buildings of the capital of the Central American Republic and have become part of the language of a generation and of a nation. The conventional metaphors enunciated through the subjects of the works of César Valverde reflect, through an iconology that just draws the life-blood out of Central American art, an innovative temperament for the conception of the art of the whole American continent.

César Valverde



L'affaire Crochette di Jean-Noël Jeanneney

di Carlo Marino

Jean-Noël Jeanneney

L'affaire Crochette



Quest' opera di Jean-Noël Jeanneney (nato il 2 aprile 1942 a Grenoble) narra in maniera avvincente la storia di un potente truffatore di alto bordo alla vigilia della prima guerra mondiale. Henri Crochette, così come Bernard Madoff ai giorni nostri, fondò la sua prosperità sull'ingenuità dei piccoli risparmiatori truffati.

Come è avvenuto altre volte per simili personaggi, anche Crochette si convinse di essere geniale e inattaccabile, e andò avanti fino a quando il suo castello di carte non crollò. L'affaire Crochette, pubblicato in italiano da Portaparole nel 2017, descrivendoci l'inarrestabile declino di un "magnate della finanza" con una storia che sembra ancora riguardarci, presenta una trama coinvolgente che descrive un folle ingranaggio finanziario, i ricatti ai giornalisti, i tentativi di insabbiare l'azione dei giudici e della polizia.

Storico di formazione e uomo politico, Jean-Noël Jeanneney ha diretto Radio France, RFI, la Missione del Bicentenario della Rivoluzione e la Bibliothèque nationale de France.

Il colpo degli uomini d'oro. Il furto del secolo alle Poste di Torino, Manni, 2018

di Carlo Marino



Dello scrittore Bruno Gamberotta (Asti, 26 maggio 1937) è appena uscito il volume: Il colpo degli uomini d'oro. Il furto del secolo alle Poste di Torino, edito da Manni. Il notissimo scrittore e giornalista Gamberotta lavorando sugli articoli de "La Stampa", intervistando avvocati e pubblici ministeri, studiando le carte del processo ricostruisce un'appassionante e davvero inverosimile vicenda di cronaca nera raccontata come un romanzo giallo, dove le cose non sono mai quelle che sembrano. La ricostruzione, fondandosi molto sui ritagli dei giornali dell'epoca, è in grado di far rivivere una storia di burocrazia che si avvitava sulle sue stesse ferree regole, realmente accaduta, e che per molti mesi tenne col fiato sospeso l'Italia.

Il racconto comincia con giovedì 27 giugno 1996, alle ore 8 del mattino: alla direzione delle Poste di Torino i funzionari dell'Ufficio Cassa aprono i sacchi raccolti il giorno prima dalle varie sedi postali. Sono pieni fino all'orlo, è in scadenza il pagamento dell'ICI. Dentro c'è una sorpresa amara, invece del denaro, si rinvengono fumetti di Topolino e pagine di libri scolastici tagliuzzati della misura delle banconote da 100 e 50.000 lire. Nel giro di recupero che fa il furgoncino blindato, preceduto e seguito da due auto di scorta, è successo qualcosa, anche se tutto sembrava essere andato liscio e nessuno si è accorto di niente.

Quattro insospettabili e la 'ndrangheta, le fughe in Albania e Costarica e due cadaveri nascosti in un nocciuolo della Val Susa, pistole del secolo scorso ancora fumanti, playboy di provincia e mogli gelose...Gli elementi del thriller ci sono tutti.

DIARIO DI VIAGGIO IN EX YUGOSLAVIA

Impressioni a caldo, frammenti, sensazioni catturate sull'attimo, di un viaggio indimenticabile per i Balcani. Perché ciò che conta non è la meta ma il viaggio stesso

di Christian Picucci



Frontiere

26 agosto 2011, nove ore di treno per fare 330 chilometri, Bosnia Erzegovina, repubblica serba di Bosnia, Croazia, Serbia, i funzionari di frontiera salgono e scendono nelle stazioni che si susseguono, il mio passaporto ha preso più timbri oggi che nel resto della sua storia.

Sempre ai margini

Ancora una volta ai margini, sempre ai margini. Il laser puntato all'occhio da un ragazzino in bicicletta che ride mi riporta alla realtà. Una selva di baracche costeggia ferrovia e tangenziale di Belgrado. Ancora una volta ci si ingegna per stare a galla, per sopravvivere, per il riciclo degli scarti della società capitalista e consumista.

Qui i pedali hanno assunto le dimensioni di enormi tricicli o quadricicli, che poi sono anche carretti da trainare. Un bambino riesce a trasportare quintali di cianfrusaglie pedalando.

Come a piazza Navona, come i *rudari* di Kragujevac - ex operai della Zastava bombardata dalla Nato nel '99, ex partigiani con Tito, ex ragazzini sciucsià che si rifiutano di lustrare gli scarponi agli occupanti nazisti e prendono calci in faccia - anche a Skadarska si vendono rose. Come quando Berlusconi ricevette pubblicamente l'appellativo di "tirchio" dalle bambine di via dei Gordiani al rifiuto di comprarne, per poi rastrellare il giorno seguente chiunque avesse la pelle scura. La stessa pelle scura dei ragazzini

pelle e ossa davanti ai McDonald's, ai semafori, sulla riva del fiume Sava, sui marciapiedi notturni di Beograd.

Skadarska era un quartiere abitato da rom prima del 1830, un complesso di trincee abbandonate al di là delle mura difensive cittadine. Quando furono rimosse, le baracche vennero sostituite da case per gli artigiani e per i più poveri funzionari statali. E i rom?

Vanno bene per fare folklore, oggi possono suonare a Skadarska per gli artisti, i poeti, gli scrittori, i filosofi o le stelle del cinema che cenano nella "Montmartre di Belgrado".

Vanno bene per chiedere l'elemosina ai turisti alla stazione di Sarajevo, per lavare i vetri all'età di 13 anni, per vendere oggetti usati nello struscio di Saraci all'età di 8.

Vanno bene per essere deportati dal loro secolare quartiere di Sulukule a Istanbul, in preda alla speculazione immobiliare.

Sempre ai margini.

Civiltà superiore

Non esistono accalappiacani. Branchi di randagi a Mostar, a Sarajevo, a Belgrado, tra i turisti del centro, sulle rive dei fiumi, sui croccantini regolarmente lasciati da qualche amico bipede. All'orecchio un congegno per monitorarne lo spostamento, la salute, le condizioni.

Civiltà superiore.

Un motto ricorrente di Pasquale, amante più di me del basket. Cesti ovunque, 5 campi dentro la cittadella





di Kalemegdan, campi da basket nella città vecchia di Dubrovnik, a Sarajevo. Tre edizioni di europei vinte dalla Serbia negli ultimi 15 anni.
"Civiltà superiore" sentenza Pasquale.

I semafori di Belgrado, anche pedonali, avvisano con conti alla rovescia in secondi quanto manca al verde, o quanto manca al rosso. Per le macchine il giallo è preceduto dal verde lampeggiante, e prima che scatti il verde dal rosso abbiamo di nuovo il giallo.
"Civiltà superiore" sentenziamo.

Il biglietto dei mezzi pubblici lo puoi ancora comprare salendo a bordo dal conducente; quello del treno non va obliterato, ci pensa il controllore; nei ristoranti e ovunque si può fumare, si può circolare in moto e motorino senza casco; piste ciclabili non invase neanche dai pedoni, ascensori per ciclisti, ciclofficine statali, biciclette sui treni.
Civiltà superiore.

Frequenti adesivi "necu Nato", ossia distruggi la Nato.
Civiltà superiore.

Treni lenti, vecchio stampo, scompartimenti, finestrini abbassati, quasi sempre senza aria condizionata, romantici.
Civiltà superiore.

Si gioca a scacchi o a dadi nei bar, nei parchi pubblici, sulle panchine. In Trg Oslobodenja (piazza della Liberazione) a Sarajevo gli anziani giocano a scacchi usando il lastricato della piazza come scacchiera gigante.
Civiltà superiore.

La statua bronzea dedicata alla pace intitolata "L'uomo multiculturale" ne tesse le lodi. Nel ristorante quattro assi da poker, ebraismo islam ortodossi e cattolicesimo lo ricordano. Minareti con canti di muezzin accanto a scampanellate di chiese. Si prega nelle moschee affollate accanto allo struscio di caffè e birrerie. Multiculturalità e ricchezza di diversità.
Civiltà superiore.

Nel parco Prijateljstva a Novi Beograd c'è il bosco della

pace. Ogni anno capi di Stato hanno piantato alberi per propiziare la fine di ogni guerra e forma di colonialismo. Anche movimenti guerriglieri di liberazione hanno posizionato il loro alberello.

Il primo a piantare è stato Tito. Negli anni si sono succeduti tra gli altri Fidel Castro e Muammar Gheddafi. Andrebbe ricordato agli attuali lanzichenecchi di Bengasi infiltrati da Giordania e Arabia Saudita.
Civiltà superiore.

Treni e campagne

I modi un po' rudi del funzionario di frontiera bosniaco stridono con il portamento essenziale e l'ironia prettamente balcanica del ferroviere di turno. C'è insieme socialismo anni '80 e dignità di 40 anni di onesta professione. Aiuta la giovane turista ad attraversare i binari trascinandole il trolley, caccia una signora rom che scende dal treno a riempire la bottiglietta, ma poi l'aiuta aprendole il rubinetto.

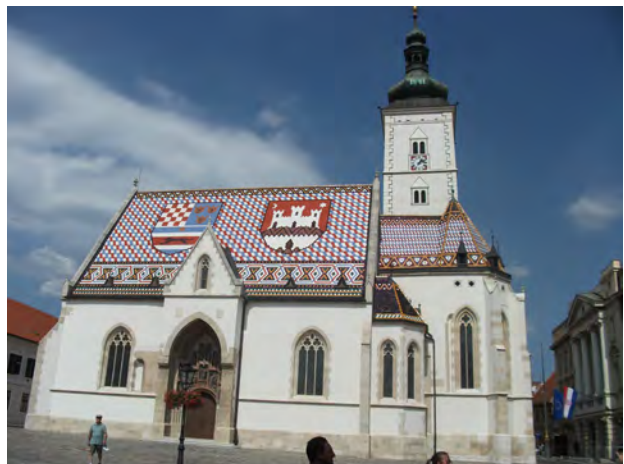
Atmosfera surreale, un giovane inglese riprende la scena, calma serafica nei gesti e nella campagna circostante, villaggi kusturicani, treni fermi ai binari. Con i martelli si battono i binari, con avambraccio e fischiello si guida il macchinista. Una carrozza d'annata chi sa da quanto lì si allontana sempre più, ripreso il movimento del nostro treno.

Il ferroviere può rilassarsi, si siede allo scompartimento accanto al nostro e si accende una sigaretta. Lo vedo mentre conversa con una signora seduta al suo fianco, si è tolto il cappello della divisa, fischiello e paletta da una parte. C'è tempo per controllare i biglietti.

Finestrini abbassati, passaggi a livelli, treni di una volta.

Da Doboj a Samac Slavonski il tratto sarebbe breve, ma la lentezza consente di ammirare le casette, le galline, le mucche, il ragazzino che saluta e la giovane ragazza che ride. Il capostazione fa un cenno, anche se il treno non si ferma.

Fa caldo, si suda, in molti camminano scalzi. Ci si affaccia, sfiorando anche la vegetazione, il vento accarezza le tendine, che spesso sventolano fuori dal finestrino. In un tratto di frontiera all'interno della ex Jugoslavia.



Il Prevedente è una testata di libera informazione senza fini di lucro e conseguentemente le collaborazioni sono fornite assolutamente a titolo gratuito. Se vuoi collaborare con la redazione e rendere sempre più ricchi i contenuti e accrescere la qualità del servizio offerto, inviaci articoli, segnalazioni e note per la eventuale pubblicazione.

Informativa:

Il Gestore del sito si riserva il diritto di pubblicare solo gli articoli ritenuti meritevoli, a suo insindacabile giudizio. Tutto il materiale inviato non verrà restituito.

Limiti di Responsabilità:

Con la spedizione dell'articolo l'Autore espressamente ne autorizza la pubblicazione su Il Prevedente e il Gestore del sito non assume nessuna responsabilità, né civile, né penale, in relazione al contenuto di quanto pubblicato sul sito ed all'uso che terzi ne potranno fare, sia per le eventuali contaminazioni derivanti dall'accesso, dall'interconnessione, dallo scarico di materiale dal Sito. Pertanto il Gestore del sito non sarà tenuto per qualsiasi titolo a rispondere in ordine a danni, perdite, pregiudizi di alcun genere che terzi potranno subire a causa del contatto intervenuto con il Sito oppure a seguito dell'uso di quanto nello stesso pubblicato così come dei software impiegati.

Il Gestore del sito declina ogni responsabilità per l'attività di trattamento dati eseguita dai siti web consultati dall'Utente tramite link. L'Utente quando accede attraverso un link ad un altro sito web deve sapere e ricordare che esso è indipendente dal sito cisl fp e che quest'ultimo non ha alcun controllo sul contenuto del sito in questione e quindi non comporta l'approvazione o l'accettazione di responsabilità circa il contenuto o l'utilizzazione di detto sito. L'utente che decide di visitare un sito internet collegato al sito Cisl Fp lo fa a suo rischio, assumendosi l'onere di prendere tutte le misure necessarie contro virus od altri elementi distruttivi.

Il Gestore del sito non assume alcuna responsabilità per materiali creati o pubblicati da terzi con i quali il Sito abbia un collegamento ipertestuale ("link"). Il Gestore del sito non intende violare alcun Copyright. Le informazioni e le immagini qui raccolte sono, al meglio della nostra conoscenza, di pubblico dominio. Se, involontariamente, è stato pubblicato materiale soggetto a copyright o in violazione alla legge si prega di comunicarlo (ilprevedente.redazione@yahoo.com) per provvedere immediatamente alla rimozione. Il Gestore si riserva il diritto di modificare i contenuti dell'intero sito e delle presenti Informazioni in qualsiasi momento e senza alcun preavviso.

Limiti all'utilizzo:

Il materiale contenuto nel Sito è protetto da copyright. La documentazione, le immagini, i caratteri, il lavoro artistico, la grafica, il software applicativo e tutti i codici e format scripts utilizzati per implementare il Sito sono di proprietà di cisl fp.

Se non espressamente previsto, i contenuti del Sito non possono, né in tutto né in parte, essere copiati, modificati, riprodotti, trasferiti, caricati, scaricati, pubblicati o distribuiti in qualsiasi modo senza il preventivo consenso scritto di cisl fp.

È fatta salva la possibilità di immagazzinare tali contenuti nel proprio computer o di stampare estratti delle pagine del Sito ad uso esclusivamente personale.

I marchi e i loghi presenti nel Sito sono di proprietà di Cisl Fp.

Essi non possono essere utilizzati su alcun altro sito internet diverso dal sito o su altri mezzi di comunicazione senza il preventivo consenso di Cisl Fp.

Il nome "**il Prevedente**" e qualsiasi marchio che includa il marchio "**il Prevedente**" non possono essere utilizzati come indirizzi internet di altri siti, o quali parti di tali indirizzi, senza il preventivo consenso scritto di Cisl Fp.

