

DIRITTI DEL CITTADINO

L'Angolo Tributario - A cura di Giovanni Maugeri

DIRITTI E DOVERI DEL CITTADINO

Continuando con quanto esposto nel precedente numero, per mettere sempre più al corrente dei diritti e doveri del cittadino, nei rapporti con le pubbliche amministrazioni, si evidenzia quanto segue.

TUTELA DEL CITTADINO – AUTOTUTELA DELL'AMMINISTRAZIONE

Il legislatore con l'art. 68 del D.P.R. 20.5.1992, n° 287 ha voluto tutelare il cittadino nei confronti della pubblica amministrazione nel caso di emissione di atti (accertamenti, irrogazioni di sanzioni, ecc...) riconosciuti illegittimi o basati su presupposti di fatto privi di ogni fondamento (errori materiali, di calcolo, doppia imposizione ecc...). In tal caso è operante l'istituto dell'AUTOTUTELA che costituisce un principio basilare in modo che al cittadino-contribuente non sia richiesto di corrispondere IMPOSTE o TASSE più di quanto effettivamente dovute in base alle norme che regolano i vari tributi (statali, regionali, comunali, ecc...)

NORME REGOLAMENTARI E PROCEDURALI

È principio generale che il contribuente sia tassato in misura giusta e conforme alle regole dell'ordinamento. Le norme procedurali per quanto riguarda il FISCO sono dettate dal D.M. 11.2.1997, n° 37, per gli ENTI LOCALI (Regione, Comune, ecc...) le norme sono regolate con deliberazione. I principi generali così si possono sintetizzare:

1. la potestà di annullamento degli atti spetta alla medesima autorità che li ha posti in essere (ufficio che ha emesso l'atto)
2. la pendenza della lite non è un limite all'esercizio dell'autotutela. Se esistono vizi dell'atto si può procedere al suo annullamento facendo cessare la motivazione della controversia
3. l'esigenza di eliminare per tempo la controversia costituisce un risparmio di tempo e di denaro sia per il cittadino che per la pubblica amministrazione.

APPLICABILITA' DELL'AUTOTUTELA

I casi per l'applicazione dell'AUTOTUTELA, come specificato nel citato D.M. 37 dell'11.2.1997, così si possono sintetizzare:

- ▶ errori di persone
- ▶ evidente errore logico e di calcolo
- ▶ errore sul presupposto dell'imposta
- ▶ doppia imposizione

Da quanto si desume dalle norme introdotte dal legislatore l'annullamento degli atti illegittimi o irregolari non ha alcun limite, tranne nel caso di sentenze passate in giudicato favorevoli all'amministrazione. E' necessario, pertanto, che il cittadino-contribuente controlli con attenzione gli atti che gli vengono notificati (accertamenti, rettifiche, irrogazioni di sanzioni, ecc...) nonché quanto richiesto con cartelle esattoriali.

RICHIESTA APPLICATIVA DELL'AUTOTUTELA

Per l'esercizio dell'autotutela non sarebbe necessario alcun atto di iniziativa o di sollecito da parte del cittadino contribuente. Comunque si suggerisce, in presenza di atti illegittimi o irregolari e per i casi innanzi evidenziati di attivarsi, nei confronti dell'ufficio che ha emesso l'atto, con apposita istanza al fine di sollecitare l'ufficio ad eliminare l'atto ingiusto o le contestazioni illegittime o inesistenti. Nel caso in cui l'ufficio riconosce l'illegittimità dell'atto:

- ▶ deve provvedere a motivare l'annullamento dell'atto notificando l'esito al cittadino interessato di accettazione o del mancato annullamento, motivando, in tal caso, le ragioni di fatto e diritto. Se l'atto viene annullato il cittadino ha diritto al rimborso di quanto eventualmente aveva già versato.

Sanità miranese: ascoltiamo i pareri della nostra gente!

A seguito del nostro articolo sul numero scorso di "Miranese Impresa" nel quale cercavamo di fare il punto alla situazione della Sanità nel Miranese, il Comitato "Carlo Salvioli", per mano di Aldo Tonolo, ci risponde, scrivendo di non condividere quanto riportato dall'autore, ritenendole opinioni personali che confondono i lettori non troppo informati. Certo non gioiamo per l'appunto; ci viene però spontaneo chiedere dove vivano i componenti del Comitato citato e lo stesso Aldo Tonolo che conosciamo abbastanza bene: grande personaggio di Mirano, un po' istrione, ma anche un po' troppo legato agli ambienti dei "Professori" e un po' troppo distante dalla gente comune. Questo "appuntamento" che ci è stata recapitato, ci è sembrato una difesa ed un elogio a tutto campo del "sistema sanità" del Miranese senza alcun riferimento – a ragion veduta - alle osservazioni ed agli interrogativi pratici da noi posti. Ci spiace che un Comitato così autorevole non si accorga che l'utenza che si rivolge ai nosocomi del Miranese non è poi così entusiasta dei servizi resi; probabilmente - lo dice lo stesso Aldo - essendo il Comitato composto da diverse autorità benemerite che ottengono trattamenti non paragonabili a quelle offerte ai comuni cittadini. Abbiamo perciò fatto alcune indagini "artigianali" (tanto per non tradire la nostra matrice di organizzazione degli artigiani) sulla funzionalità dei nostri ospedali, confrontandola con alcune aree limitrofe, in particolare del Trevigiano e del Padovano. Ci spiace proprio: non solo la Sanità del Miranese non brilla affatto, sia in termini di attese, servizio reso, efficienza, cortesia; anzi è proprio carente. In quasi tutti i casi abbiamo riscontrato, nelle realtà a noi più prossime, modalità, tempi ed efficienza sensibilmente più in positivo rispetto al Miranese, e non siamo ad elencarle perché l'elenco diverrebbe troppo lungo. In merito cortesia, dobbiamo dirlo apertamente, forse è il caso di mettere in cantiere qualche corso di formazione, per personale e responsabili sanitari, sul come comportarsi; proprio non ci siamo, sia in termini di rapporto che di informazione dovuta al paziente-utente. Un consiglio ad Aldo, ascolta meno i "Professori" e ascolta di più la gente che della sanità del Miranese è la prima ad usufruire riscontrando sulla propria pelle le inefficienze e la superficialità delle risposte.

Damiano Dori

AVVISO

Entro il mese di luglio verrà aperta in Via Boschi (SR Castellana), 126/C - Martellago la nuova sede dell'Associazione Artigiani e Piccole Imprese – Confartigianato del Miranese che dovrà ospitare gli uffici attualmente decentrati a Martellago e a Scorzè. Preghiamo quindi tutti i nostri Associati (e non) delle due cittadine di prendere debita nota del nuovo indirizzo degli uffici che, posti in una zona centrale rispetto ai due territori comunali e fuori da ogni impegno di traffico cittadino e di parcheggio, potranno agevolmente servire l'intera zona nord-orientale del Comprensorio.

AVVISO "Miranese Impresa" è pubblicato con cadenza bimestrale; è distribuito in copia gratuita a tutti gli interessati dai Distributori di giornali e riviste del Miranese. Numero di copie stampato 20.000

MIRANESE IMPRESA
Reg. Tribunale di Venezia n° 1512 dell'17/06/2005
Anno IV - Numero 3 - Giugno 2008
Periodico bimestrale d'informazione della
Confartigianato
Associazione Artigiani e Piccole Imprese
Mandamento Mirano
Via Einstein, 8 - 30036 S. Maria di Sala (Ve)
Telefono **041-48.64.77**
info@confartigianatomirano.it
www.confartigianatomirano.it
Presidente: Otello Calzavara

Direttore responsabile: Giacomo Preto
533.219.63.23 - giaco.preto@libero.it

Direttore organizzativo: Damiano Dori
041-48.64.77

Stampa: Marca Print - arti grafiche
Via Arma di Cavalleria, 4 Quinto di Treviso (TV)
info@marcaprint.it - www.marcaprint.it

Per le esigenze della tua impresa non aspettare domani entra oggi nelle nostri sedi, richiedi informazioni sui nostri servizi....

Confartigianato

Associazione Artigiani
e Piccole Imprese
Mandamento Mirano



- ASSISTENZA SINDACALE E CATEGORIALE
- TENUTA CONTABILITA'
- TENUTA LIBRI PAGA
- AMBIENTE E SICUREZZA
- FORMAZIONE
- CONSULENZA LEGALE, FISCALE, SOCIETARIA, IMPRENDITORIALE
- CREDITO E AGEVOLAZIONI
- QUALITA' E CERTIFICAZIONE
- C.A.A.F.
- PATRONATO I.N.A.P.A.

LE NOSTRE SEDI:

SANTA MARIA DI SALA, Via Einstein n° 8 tel. **041.486477**
MIRANO, Via Gramsci n° F60/a tel. **041.430565**
MARTELLAGO, Via Fapanni n° 41/b tel. **041.5402227**
SCORZE', Via Venezia n° 26/a tel. **041.446900**
SALZANO, Via Allegri n° 4 tel. **041 5746002**



Per chi cerca un lavoro e una professionalità

Indicativa analisi dell'Ufficio Studi della Confartigianato

Nell'artigianato le opportunità di lavoro non mancano: tanto che, soltanto nel 2007, il fabbisogno occupazionale delle aziende era di 162.550 persone. Ma quasi la metà di questi potenziali dipendenti, ben 71.359, risultano introvabili. A lanciare l'S.O.S. manodopera delle piccole imprese è l'ufficio studi della Confartigianato che ha stilato una classifica delle figure professionali di cui gli imprenditori lamentano le maggiori difficoltà di reperimento. Ai primi posti per il numero più elevato di professionalità richieste e non disponibili vi sono parrucchieri ed estetisti: ne servirebbero 7.970, ne mancano all'appello 4.718. Seguono a breve distanza gli idraulici: le aziende ne cercano 7.710, ma non se ne trovano 4.025. Ma i più difficili da reperire sono gli addetti alla robotica: è arduo reclutarne 1.043 a fronte di un fabbisogno complessivo di 1.400. Stessa sorte per i falegnami: le imprese dovranno rinunciare ad assumere 2.679 su un fabbisogno totale di 3.670. Problemi per realizzare oltre la metà delle assunzioni previste dalle imprese anche per quanto riguarda i carpentieri (ne servono 2.890), i meccanici e gli autoriparatori (il fabbisogno delle imprese è di 2.800 addetti), sarti, modellisti e cappellai (potranno trovare lavoro 2.460 persone), fornai e pastai (2.310 gli addetti necessari). A livello territoriale le maggiori difficoltà a trovare manodopera si registrano nel Nord Est, dove più della metà delle posizioni da assumere (51,2%) è di difficile reperibilità. La classifica delle regioni in cui gli artigiani faticano a reperire personale vede ai primi 5 posti il Veneto. Eppure l'artigianato rappresenta un serbatoio di occupazione stabile e duratura soprattutto per i giovani, come dimostrano altri dati forniti da Confartigianato: nelle piccole imprese fino a 20 addetti la quota di lavoratori a tempo indeterminato è del 90,7%, contro la media nazionale delle imprese dell'86,4%. E, specularmente, la quota di lavoratori a termine nelle piccole imprese è del 7,7% a fronte della media italiana del 12,2%. Senza dimenticare poi che gli artigiani investono molto tempo e molto denaro per formare i neo assunti: per insegnare il mestiere ai nuovi dipendenti ogni anno dedicano 103 milioni di ore e spendono 1,6 miliardi, vale a dire il doppio rispetto agli 875 milioni di euro spesi in formazione dei dipendenti da parte delle grandi imprese. In particolare, l'apprendistato rappresenta un fondamentale contratto a contenuto formativo e un canale privilegiato per l'assunzione a tempo indeterminato. Secondo un'indagine della Confartigianato, su un campione di circa 1.600 imprese con meno di 20 addetti, artigiane e non, il 70,1% degli apprendisti attualmente in azienda verrà assunto. Un dato confermato

anche da quanto avvenuto in passato: concluso il periodo di formazione, il 71,4% degli imprenditori hanno proposto agli apprendisti di continuare a lavorare in azienda.

piano industriale di Corrado Passera (1998) ha operato un primo taglio del personale di 22.000 unità (nel 1990 l'azienda contava 237.000 dipendenti), seguito da ulteriori limature fino a circa 150.000 attuali; quota statale e una trattenuta sulla busta paga dei neo assunti (Fondo di Solidarietà), tutti al di sotto dei 24 anni di età e con contratto triennale di apprendistato, hanno fruttato alla società un costo zero dell'operazione. Ed infine nuovi piani tariffari, con, tra l'altro, l'eliminazione della posta ordinaria (Decreto Landolfi /2006), sostituita dalla posta prioritaria. Quello che interessa qui focalizzare è che, in questa ristrutturazione – sempre nella logica dell'abbandono delle attività meno redditizie (servizi classici del servizio postale) e con



Ufficio Postale

l'apertura delle nuove- si è privilegiato il passaggio di gran parte dei dipendenti anziani (e quindi dei più esperti) ai nuovi servizi più redditizi per l'azienda, come il Banco posta, lasciando di fatto il Servizio Recapito in carenza di personale: alla faccia dell'utenza, del cittadino che di nuove banche non ne sentiva certo l'esigenza (come di operatori mobili o di nuove assicurazioni, ecc...) e che invece comunque deve rivolgersi ad un ufficio postale per l'inoltro o il ricevimento della propria corrispondenza; solo nel 2011, infatti, è prevista in ambito UE la piena liberalizzazione del settore postale per ora monopolizzata di fatto da P.I.. Poste Italiane che tuttavia si serve di corrieri privati (SDA Express Courier, ad esempio) in molte delle sue attività strettamente postali.

Blindato con il monopolio quindi il settore sofferente che dà lustro e stima, si dà vigore e spazio alle attività che producono reddito: questa è la privatizzazione all'italiana, arte dei moderni manager, tutti rigorosamente "politicamente corretti", che dei reali bisogni della popolazione proprio se ne strafregano: vedi Telecom, ma anche Ferrovie dello Stato, Rai, Sviluppo Italia ecc... ecc...

In Poste Italiane, raccontano le cronache, nel febbraio 2008 si riesce impunemente a distruggere 200 tonnellate di posta inevasa, tutto nel silenzio più assoluto: un problema in meno!

Giacomo Preto

Le verità nascoste

Quanto rilevato dall'indagine nazionale di Confartigianato è anche la realtà del nostro territorio, fatte le dovute proporzioni; infatti, le professionalità che nel Miranese mancano all'appello non sono altro che le stesse citate nell'indagine.

Ebbene, il tempo è galantuomo; guarda caso la previsione dei soliti "Professori" che davano per spacciata la micro e la piccola impresa, il tradizionale laboratorio, sta rivelandosi profondamente sbagliata. E' la piccola e la micro impresa che oggi offre opportunità di lavoro, a differenza delle grandi imprese che tutt'ora delocalizza, indipendentemente che ciò provochi un impoverimento generale del territorio. Ci troviamo quindi di fronte ad un mercato del lavoro che richiede, senza trovare risposte, figure professionali "tradizionali", quelle che irresponsabilmente questa società ha voluto eliminare o ghetizzare in virtù di una moda che per anni ha imperato e tutt'ora impera secondo la quale la manualità è poco onorevole.

Grandi responsabilità in questo senso sono da addebitare al mondo della scuola ed alle famiglie. La scuola perché, per autoalimentarsi, si è ben guardata dall'insegnare ai giovani che la conoscenza è indipendente da ciò che un soggetto intraprenderà nella vita e che non sempre l'indirizzo scolastico scelto potrà trovare sbocco occupazionale certo. Le famiglie perché hanno così ben assimilato che la manualità per i propri figli fa male da spingere i ragazzi a scegliere tutt'altro.

Più volte, nelle conferenze per l'orientamento lavorativo che qualche Istituto scolastico un po' più sensibile organizza, noi rappresentanti di quella cultura della manualità siamo stati visti come soggetti fuori dal tempo, senza futuro, come le proposte lavorative da noi presentate; oggi qualcosa è cambiato: siamo convinti che saranno ancora le nostre piccole e micro imprese che, coniugando manualità e conoscenza, potranno garantire un futuro non disprezzabile.

Damiano Dori

Piccolo artigianato, un mondo destinato a scomparire



Luigi Cervesato, Rappresentante degli Artigiani di Scorzè

viene a trovarsi in questi giorni la Pubblica Amministrazione scorzetana, con la Maggioranza di governo spaccata e con lo spettro del Commissario che incombe, non solo per una ordinaria amministrazione di mesi, ma anche per un eventuale blocco delle ultime deliberazioni, adottate con il Primo cittadino e un Consiglio pericolanti. In questa situazione si innescano i grandi problemi viari della Variante, del Passante e dell'Autoparco:

"Il Sindaco - ci spiega Luigi Cervesato -, fin dalla presentazione del progetto di realizzazione della Variante alla S.R.515, chiedeva lo spostamento del nuovo asse viario più a sud, ad evitare l'uscita nella Provinciale all'altezza della Centrale elettrica che già per se stessa provoca gravi preoccupazioni e malumori tra i residenti della zona per l'inquinamento elettrostatico: l'aggravamento della situazione per inquinamento acustico ed atmosferico dovuto all'aumento del traffico automobilistico non era fatto da sottovalutare. Dal canto suo la Regione chiedeva con insistenza che si pervenisse ad un accordo tra i Comuni interessati alla realizzazione dell'opera - tuttavia necessaria -, accordo che però non è stato raggiunto, neanche con i tentativi e le intermediazioni dell'assessore regionale Chisso e del Commissario ing. Invernizzi. Nulla di fatto, quindi, e persi inutilmente quattro anni, con l'Ente Regione già impegnata, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, nella realizzazione di un progetto che, prevedeva anche questo famoso 11° stralcio. Ormai, fatti i passi necessari, si va al suo completamento. Questo per quanto riguarda la Variante. In merito all'Autoparco sul Drizzagno: l'opera è stata approvata dalla Giunta in piena crisi amministrativa; il Consiglio comunale, andato "buco" per la presenza di soli 10 consiglieri, ha di fatto esaurito l'Amministrazione e un ricorso al TAR dovrebbe porre il Commissario prefettizio nelle condizioni di bocciare o sospendere le deliberazioni che sono state adottate successivamente. Brevemente - e solo per un cenno esemplificativo - sul Passante: il casello,

Intervista a Luigi Cervesato, Rappresentante degli Artigiani di Scorzè

Come era da prevedere, viabilità, Variante alla S.R.515 e Passante di Mestre si confermano "temi caldi" per Amministrazioni locali, mondo dell'Attività produttiva e cittadini dei sette Comuni del Comprensorio miranese. Una conferma ci viene dal Rappresentante del mondo artigianale di Scorzè, Luigi Cervesato, intervistato brevemente ma esaurientemente nella sua Azienda artigianale di Rio S. Martino. Ovviamente sul piatto è stata posta subito la situazione precaria in cui

che dovrebbe essere aperto a Cappella (tra Cappella e Martellago, a dire il vero) e che dovrebbe servire alle grandi realtà industriali di Scorzè, è stato gestito dalla nostra Amministrazione senza contrattazione né programmazione. Tutte le altre Amministrazioni sono scese in campo per vedere, chiedere ed eventualmente spostare: Scorzè, a quanto mi risulta, non ha gestito nulla."

D.: Ma nei confronti con la Popolazione e con il mondo imprenditoriale c'è stata, almeno, una qualche forma di dialogo, di informazione?

R.: "No. Tutte le informazioni passano e filtrano in forma privata, o attraverso la stampa. Non esiste, ad esempio, una Consulta delle Categorie e solo per amicizie personali si riesce a carpire qualche notizia. Abbiamo avuto una Maggioranza divisa fin dall'inizio che, alla fine, si è spaccata nell'impatto con i grandi temi di questi mesi, come la viabilità, l'inquinamento, il traffico nel centro, le code: una situazione davvero allucinante; tutto questo senza interessare minimamente la popolazione. Il Sindaco, ad esempio, non si è mai curato di presentare il Bilancio in una pubblica assemblea".

D.: Tra questi problemi che incombono a livello locale, ci si chiede di inserire quelli più ampi derivanti dalla situazione "del momento economico" nazionale non certo favorevole...

R.: Personalmente penso che il piccolo Artigiano tenda a scomparire: i problemi che ha attualmente tutto il mondo produttivo, la burocrazia, l'aumento del prezzo del carburante, la diminuzione della richiesta del prodotto e delle commesse in genere, la concorrenza di prodotti fatti all'estero con minor spesa e quindi più appetibili dalla clientela anche se di minor qualità, possono essere superati da aziende con tanto personale ma non dal piccolo Artigiano. Un esempio: l'aumento del numero delle certificazioni da produrre all'atto di accettazione di una commessa (tipo la marcatura obbligatoria CEE) costano, in tempo e denaro, relativamente poco alla grande azienda, diventano un cappio per il piccolo Artigiano.

D.: L'Amministrazione locale si è in qualche modo spesa per facilitare lo sviluppo delle attività produttive?

R.: Come ho già detto prima, ad oggi non esiste rapporto. Il Piano di "Attività Produttive fuori zona", teoricamente in vigore in questi ultimi tempi, aveva lo scopo di sottoporre ad una nuova e più attenta valutazione di vecchie (per eventuali sviluppi) e nuove attività imprenditoriali. Approvato ultimamente in piena recessione, oggi possiamo dire che non ha più valenza. Mancano infatti le certezze su ricavi e produzione per poter decidere su possibili sviluppi della propria azienda."

D.: Ultima piccola curiosità: Mentre la grande Azienda ricorre facilmente ai grandi mezzi di comunicazione per sponsorizzare i propri prodotti o per lanciare la propria immagine sul mercato, la piccola Azienda è spesso coinvolta - da noi della stampa o dalle TV locali o dalla stessa Amministrazione comunale nelle feste o nella manifestazioni. Esiste un qualche tipo di rapporto consequenziale a questa forma di "aiuto" dato dall'imprenditoria privata? Una corsia privilegiata?

R.: No, assolutamente no. Da noi è la Pro Loco che gestisce le manifestazioni e che anzi ha sempre dato all'impresa artigiana la possibilità di proporre alla società i prodotti delle nostre singole aziende. Un'Associazione, la Pro Loco scorzetana, che ritengo benemerita per il volontariato che esprime e per i compiti che si assume e che porta sempre a buon fine".

G.P.

Confartigianato presenta lo studio sulla viabilità del miranese

Nella bella cornice di Villa Errera di Mirano, alla Presenza di Autorità delle Amministrazioni comunali e dell'Assessore provinciale alla Mobilità Paolo Gatto, sabato 14 giugno è stato presentato in un convegno pubblico lo "Studio sulla viabilità e la mobilità nel Miranese e nella Riviera del Brenta", un'indagine complessa, tradotta su carta, alla quale da tempo lavoravano le Associazioni del Miranese e della Riviera del Brenta di Confartigianato e il CNA provinciale di Venezia con lo scopo di dare una dimensione precisa ai problemi della viabilità nel nostro territorio.

Che ci fosse un problema di flussi veicolari e di strade nel Comprensorio lo avevano infatti capito proprio tutti, ma si sentiva la mancanza di una sua traduzione tecnica in termini numerici, di una fotografia precisa e puntuale, che coinvolgesse tutte le parti interessate: ed è questo che le Associazioni ritengono di aver fatto!

Il punto di partenza è stata infatti l'idea di partire dalle categorie che più riescono a percepire i termini della questione nella pratica quotidiana del proprio lavoro: ecco quindi le interviste agli autotrasportatori che operano nel territorio alle quali sono state aggiunte quelle rilasciate dalle pubbliche amministrazioni coinvolte e i dati forniti dalla Provincia di Venezia, che ha accolto con ampia disponibilità ogni richiesta di documentazione a riguardo.

Il quadro risultante dai dati e dai riscontri rilevati esprime con forza il notevole salto di qualità registrato negli ultimi anni nei Comuni dell'intero Comprensorio; questo quanto precisato da quasi tutte le amministrazioni che però, accanto, hanno espresso vive preoccupazioni per il crescente aumento delle problematiche correlate, derivanti in buona parte da un territorio con una morfologia veramente particolare, quasi unica. Un esempio tra i tanti testimonia le molteplici "contraddizioni" registrate: la zona industriale di Santa Maria di Sala, seconda per dimensione a livello provinciale, è praticamente inserita nel contesto del graticolato romano, affascinante patrimonio storico-culturale di indiscutibile valore, estremamente fragile nella sua struttura che, in termini di viabilità, si traduce in strade strette, percorsi tortuosi e tuttavia obbligati per i mezzi pesanti. Questa nostra realtà è figlia di un modello di sviluppo diffuso in tutta la regione: il territorio veneto infatti nelle sue fasi evolutive è stato caratterizzato da un rapido processo di crescita insediativa spesso disordinata e caotica, di urbanizzazione del territorio agricolo, di proliferazione delle zone industriali, di densificazione urbana lungo le direttrici della mobilità, che ne hanno compromesso la qualità ambientale e paesaggistica. Il risultato di questo processo lo vediamo oggi: una elevata frammentazione funzionale del territorio, una urbanizzazione diffusa e disordinata.

I problemi indotti dalla viabilità toccano peraltro abbastanza indistintamente tutte le amministrazioni del comprensorio del Miranese, che individualmente cercano di risolvere i propri problemi, gestendo scelte ereditate, non sempre adeguatamente supportate da realtà legislative ed amministrative e che non aiutano certo una conveniente concertazione.

Quanto alla viabilità pesante poi va evidenziato come vi sia un elevato grado di pericolosità che deriva dal non essere riusciti nel tempo a prevedere soluzioni per rendere possibili razionali scomposizioni del traffico, con la conseguente condizione di consentire a qualsiasi mezzo di percorrere strade assolutamente inadeguate ai carichi pesanti.

Che fare allora? Rimane sicuramente tanto da fare e non esistono ricette magiche. Qualcosa intanto a breve ci sarà e lo vedremo completo tra qualche mese: si chiama Passante. L'opera, obbligata e necessaria, di forte impatto sul territorio per le fratture che inevitabilmente vi provocherà, è mirata alla soluzione del traffico di attraversamento, che deve essere tolto dal territorio, ma che tuttavia



da dx: assessore prov. Paolo Gatto, Michele Barison CNA-Mirano, Franco Scantamburlo Segretario Confartigianato - Dolo, Andrea Dal Corso Confartigianato Mirano)

lascia inalterata la realtà locale ancora per anni e che non tocca se non in modo molto marginale i problemi interni.

Diventa necessario ed indispensabile quindi concertare servizi utili a tutti, come aree logistiche adeguate alle porte della realtà metropolitana dei comuni del Miranese; una realtà che deve però essere considerata come un'unica area, con una cabina di regia comune e non, come accade oggi, come la somma di tanti piccoli campanili in cui vale la logica del "va bene tutto purché sia fatto a casa sua e non a casa mia".

Va da sé che un'unica area metropolitana, in cui ci sia una effettiva concertazione, deve coinvolgere tutte le parti interessate: cittadini, associazioni di categorie portatrici di interessi, amministrazioni e tutte le realtà presenti sul territorio, per adottare scelte comuni, monitorare realmente il sistema della mobilità sul territorio nella sua completezza.

Il punto di arrivo dello studio è proprio questo: abbiamo raccolto tanti dati e li abbiamo coordinati ed elaborati per dare riscontro numerico ad una realtà spesso percepita nella sua problematicità ma non nei termini precisi delle sue dimensioni e per poter tentare di dare una risposta alla seguente domanda: cosa si può fare allora concretamente? Occorre - come già detto - concertazione, per poter coordinare fasce orarie, servizi comuni, promuovere opportunità a larga scala di targhe alterne, mezzi pubblici ecc...; cose possibili, insomma, solo se si discute tutti assieme e ci si confronta veramente, con i fatti e non solamente con slogan e, soprattutto, senza imporre le cose senza neanche dare un minimo avviso a chi poi le subisce, come sempre è avvenuto in questi ultimi tempi. ■

Andrea Dal Corso

Considerazioni sul T.U. per la sicurezza nel posto di lavoro

Potrà sembrare una provocazione, ma, alla luce dell'emaneazione del nuovo Testo Unico sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, per un imprenditore è ormai un gioco d'azzardo avere in forza lavoratori dipendenti. Infatti, le sanzioni per qualsiasi inadempienza, anche formale, hanno raggiunto livelli paurosi. Sia ben chiaro, nessuno vuole discutere l'obbligo di garantire la massima sicurezza nei luoghi di lavoro, ma non è possibile che per violazioni formali siano previste sanzioni anche di ottomila euro!!! Inoltre, condividendo totalmente il principio che la sicurezza nei luoghi di lavoro deve vedere impegnati, obbligati e responsabili datori di lavoro, lavoratori e medici del lavoro, ci chiediamo: "perché gli organi di controllo, Asl-Spisal e Ispettorato del Lavoro, sanzionano esclusivamente gli imprenditori, e non abbiamo notizia di sanzioni comminate ai lavoratori dipendenti?".

Questa domanda è appositamente retorica, perché tutti conoscono la realtà degli artigiani e dei piccoli imprenditori. Facciamo un esempio: il titolare dell'azienda si assenta per incontrare i clienti, per recarsi in banca, oppure dai propri fornitori. Nel frattempo un dipendente si toglie il dispositivo di protezione individuale (il casco o i guanti), oppure rimuove un dispositivo di protezione di una macchina o di una attrezzatura. In quel momento avviene l'ispezione di un organo di controllo, o, ancora peggio, accade un infortunio grave proprio a causa di queste inadempienze. Il risultato sarà che, a prescindere dall'aver provveduto a garantire concretamente la sicurezza nella propria azienda, l'imprenditore verrà comunque considerato responsabile della violazione o dell'infortunio, e dovrà avere la fortuna di non aver tralasciato alcunché, in particolare la regolarità dell'immane documentazione prevista dalla normativa, perché, diversamente, gli verrà addebitata la responsabilità di quanto accaduto, con l'applicazione di pesantissime sanzioni, oltre a dover rispondere di eventuali danni subiti dal lavoratore. Partendo dall'assioma giuridico che la legge è uguale per tutti, ciò accade perché abbiamo leggi emanate sulla scia emotiva delle cosiddette morti bianche che hanno avuto, giustamente, grande risonanza sugli organi di informazione. Ma, guarda caso, gli incidenti si registrano soprattutto nelle realtà industriali, con il risultato che vengono emanate leggi "su misura" per queste realtà, ma la legge viene poi applicata a tutti, quindi anche all'artigiano che assume il suo primo apprendista!!! Ribadiamo il concetto: la sicurezza e l'incolumità dei lavoratori devono essere garantite in ogni realtà produttiva, ma gli strumenti per garantire questa sicurezza, incluse le sanzioni, devono essere dimensionati alla realtà delle imprese, ricordandosi che tutti, a partire dai principali interessati, gli stessi lavoratori, devono farsene carico, anche sul piano delle responsabilità per le violazioni. ■



Mi costi, ma quanto mi costi ?



Mentre stiamo scrivendo il prezzo alla pompa del gasolio per autotrazione si attesta mediamente alla soglia di 1,5 euro al litro; prezzo impensabile fino a qualche tempo fa, ma triste e cruda realtà oggi!. Cosa dicono gli esperti?

Beh, le previsioni non inducono all'ottimismo, stante l'opinione, pressoché unanime, sul fatto che la tendenza sia in salita; inoltre, se confrontiamo il prezzo del gasolio con quello della benzina, emerge un altro dato assai negativo: i due valori sono diventati praticamente uguali, rendendo incerti gli automobilisti all'atto dell'acquisto dell'autovettura potendo scegliere il tipo di alimentazione e, su questa opzione, indifferenti - ma con l'umore sempre più nero per il caro carburante - chi (come i trasportatori) non ha scelta, obbligato ad utilizzare il veicolo industriale e ad indirizzarsi comunque verso la colonnina del gasolio. La domanda, allora - come direbbe qualcuno -, sorge spontanea: perché il gasolio costa così tanto? A domanda assai semplice corrisponde una risposta assai complicata. Il prezzo del gasolio è infatti determinato da più fattori: il costo della materia prima, cioè del petrolio, il costo della sua lavorazione (la "raffinazione"), la componente fiscale e l'elemento "mercato". Analizziamoli uno a uno:

1. L'incidenza della materia prima. Il prezzo del barile di petrolio è il primo elemento, ma è anche il più lontano dalla composizione del prezzo finale, se si pensa che un barile di greggio (circa 159 litri) costa all'incirca 80 euro (123 dollari), quindi circa 50 centesimi al litro, un terzo di quanto paghiamo il gasolio alla pompa. Emerge pertanto subito come il petrolio non possa, da solo, pur in presenza di forti aumenti, giustificare il prezzo record raggiunto oggi dai carburanti.

2. La lavorazione del greggio. Il costo della raffinazione è il secondo elemento, quello - per intenderci - derivante dalla lavorazione del greggio negli stabilimenti. Il greggio infatti è formato da diversi componenti che, nella fase di raffinazione, vengono separati. Proprio in questa fase si apre la prima importante questione da mettere in risalto: esistono diverse tecniche di raffinazione e gli impianti tecnologicamente più avanzati oggi possono lavorare vari tipi di greggio, da cui si estraggono i prodotti richiesti dal mercato. I più sofisticati sono quelli del mondo occidentale (Europa e Nord America), che sono però anche i più saturi, perché incapaci di soddisfare la domanda di prodotti "pregiati" (e uno di questi è il carburante per mezzi di trasporto) e perché negli ultimi anni alcuni stabilimenti sono stati chiusi o parte della loro produzione delocalizzata in altre aree del mondo in raffinerie nate per altri tipi di raffinazione. Questi impianti sono stati necessariamente riattrezzati con notevole investimento di capitale che deve ora essere recuperato agendo sul prezzo del prodotto finito. La raffinazione rappresenta perciò un'importante strettoia che limita la produzione, a prescindere dalla quantità di petrolio estratto, se consideriamo anche che sul costo gravano le pesanti normative ambientali nei paesi occidentali richiedono processi di raffinazione sempre più sofisticati, riducendo il numero degli impianti adatti a produrre carburante per autoveicoli.

3. Il mercato. L'"effetto rincorsa", se così vogliamo definire la spinta verso la parità del prezzo tra gasolio e benzina, si spiega in larga parte soprattutto nelle logiche di mercato. Se guardiamo infatti il parco macchine in Italia vediamo che nel 2007 circolavano 10,3 milioni di veicoli diesel e 25,55 milioni a benzina, mentre nel 1990 erano 3,6 milioni i "diesel" e 19,9 milioni quelli a benzina; questo significa che oggi il 30% delle vetture utilizza il gasolio mentre 18 anni fa la percentuale era del 15%, cioè la metà esatta! Non deve essere sottovalutato poi il fatto che, nello stesso periodo, c'è stato anche un aumento del numero dei veicoli industriali in circolazione. Cosa è successo quindi? Paradossalmente possiamo dire che il gasolio è stato vittima del suo stesso successo: la serie di vantaggi correlati all'acquisto dei veicoli diesel ha spinto in maniera esagerata la domanda, (nel 2004 si è giunti, per la prima volta, allo storico sorpasso con l'immatricolazione di più autovetture diesel rispetto a quelle a benzina, fenomeno proseguito più ininterrottamente fino

al 2007) portando ad un conseguente aumento del prezzo del diesel. Il raggiungimento della parità dei prezzi dei due carburanti è inoltre pesantemente influenzato dalla componente speculativa, che incide sensibilmente sulla quotazione, soprattutto in brevi periodi, in cui tutti domandano il carburante (come adesso). Un esempio chiarisce bene le idee: una delle regole vigenti nei mercati internazionali riguarda la possibilità di poter comprare più barili di quanti ne vengano materialmente prodotti ogni giorno, potendo quindi "fare scorta" (cosa che non esiste nella realtà, in quanto la produzione di barili viene fissata dall'OPEC ad un livello prefissato); vale a dire che nei momenti di alta richiesta chi ha la merce la fa pagare quanto vuole, specialmente nel breve periodo, speculando al rialzo sul prezzo: è quanto sta accadendo anche adesso. Questo "giochetto" finanziario incide in maniera pesante sul prezzo del gasolio. Poca influenza sul prezzo hanno infine i costi della logistica (trasporto primario, stoccaggio e distribuzione ai punti vendita), che non dipendono dalla tipologia di carburante.

4. Il peso delle tasse. se nel breve periodo la componente speculativa incide notevolmente, nel lungo periodo incide in maniera significativa la componente fiscale. Per molti anni infatti lo Stato ha tenuto più basse le accise sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, soprattutto per non penalizzare eccessivamente (in maniera peraltro corretta) l'autotrasporto. Ad esempio nel 1980 un litro di gasolio costava mediamente in euro circa 0,164, con una componente fiscale di 0,032 euro (il 20%). Nello stesso anno, un litro di benzina costava più del doppio (0,369 euro) con il 63% (0,230€) di componente fiscale. Nel 2006 la situazione era completamente diversa, perché un litro di gasolio costava mediamente 1,184 euro, di cui 0,607 andavano al fisco, che si mangiava così più della metà del prezzo (il 52%)! La benzina, viceversa, ha diminuito il suo peso fiscale: nel 2006 un litro costava 1,286 euro, di cui 0,779 per lo Stato. La componente fiscale rispetto al 1980 è pertanto diminuita, anche se di poco, (dal 63% al 60%). Il meccanismo delle tasse sui carburanti (accise ed IVA), che salgono all'aumentare della domanda di carburante e del suo prezzo, amplifica quindi in misura notevole il prezzo dei carburanti determinato dalle altre tre componenti. Si potrebbe peraltro correttamente obiettare che esiste anche il rovescio della medaglia: qualora il governo volesse decidere di abbassare il livello dei prezzi dei carburanti avrebbe tutti gli strumenti per farlo potendo agire sulla componente fiscale per calmarli!! Chiediamo questa panoramica sul fenomeno gasolio allegando la tabella che riguarda la diversa incidenza fiscale tra i vari paesi dell'Europa e lasciando ai nostri lettori ogni giusta considerazione al prossimo aumento del carburante. Che arriverà a Breve: tra tante cose variabili è l'unica certezza che abbiamo!

A. D. C.

IL COSTO DEL GASOLIO IN EUROPA Paese euro/litro - media a marzo 2008

	PREZZO INDUSTRIALE	COMPONENTE FISCALE	PREZZO AL CONSUMO
AUSTRIA	0,616	0,586	1,202
BELGIO	0,639	0,519	1,158
BULGARIA	0,566	0,481	1,047
CIPRO	0,611	0,385	0,996
DANIMARCA	0,634	0,617	1,251
ESTONIA	0,616	0,501	1,117
FINLANDIA	0,668	0,549	1,217
FRANCIA	0,606	0,631	1,237
GERMANIA	0,624	0,678	1,302
GRECIA	0,640	0,483	1,123
IRLANDA	0,602	0,572	1,174
LETONIA	0,633	0,415	1,048
LITUANIA	0,615	0,435	1,050
LUSSEMBURGO	0,640	0,443	1,083
MALTA	0,619	0,401	1,020
OLANDA	0,666	0,579	1,245
POLONIA	0,590	0,540	1,130
PORTOGALLO	0,629	0,572	1,201
REGNO UNITO	0,576	0,886	1,462
REPUBBLICA CECA	0,659	0,599	1,258
ROMANIA	0,613	0,426	1,039
SLOVACCHIA	0,603	0,640	1,243
SLOVENIA	0,556	0,474	1,030
SPAGNA	0,640	0,464	1,104
SVEZIA	0,609	0,710	1,319
UNGHERIA	0,631	0,528	1,159
ITALIA	0,668	0,641	1,309

Fonte: Unione Petroliera