

da un'idea di Antonio Corona

il commento

raccolta di opinioni e punti di vista

www.ilcommento.it

anno IX

terza raccolta(6 febbraio 2012)

In questa raccolta:

- *Incontro con la Ministro dell'Interno*(31 gennaio 2012), di Antonio Corona, Presidente di AP-Associazione Prefettizi, pag. 2
- *Ai Monti di Pietà*, di Maurizio Guaitoli, pag. 4
- *Lotta all'evasione fiscale per ridurre le tasse*, di Massimo Pinna, pag. 6
- *Alcune considerazioni sulla sicurezza delle crociere*, di Daniele Colbertaldo, pag. 9
- *AP-Associazione Prefettizi informa*, a cura di Maria Epifanio, pag. 11

L'incontro con la Ministro dell'Interno(31 gennaio 2012)
di Antonio Corona*

Rigidità organizzativa da superare.

Eccessivo numero di prefetti rispetto agli effettivi posti di funzione, ancor più nella prospettiva della prevedibile revisione generale degli attuali assetti centrali e periferici del Ministero.

Queste, secondo la Ministro dell'Interno - a conclusione dell'incontro del 31 gennaio u.s. con le organizzazioni sindacali rappresentative del personale della carriera prefettizia - tra le priorità da iscrivere nella agenda delle possibili iniziative.

Quando ci si veda per la prima volta, tra l'altro con una manciata di minuti appena a disposizione, può non di rado capitare di disattendere le aspettative dell'interlocutore. Può altresì avvenire che, il pochissimo cui si abbia la possibilità di accennare, sia da chi ascolta interpretato diversamente da come invece auspicato nelle intenzioni.

Può perciò accadere di non riuscire (nemmeno) a sintonizzarsi perfettamente sulla medesima lunghezza d'onda.

Se tutto venga poi a collocarsi sul finire di una giornata presumibilmente intensa e laboriosa...

Pare essere questa una delle possibili chiavi di lettura dell'andamento dell'incontro del 31 gennaio u.s. e di talune reazioni, altrimenti incomprensibili, registrate nella circostanza.

Certo, il problema, per esempio, di colleghi che seppure promossi non percepiranno fino al 31 dicembre 2013(se non oltre...) il corrispondente aumento della retribuzione e che dovranno inoltre fare le valigie a differenza dei tantissimi che sono diventati anche prefetti senza mai spostarsi dalla strada di casa, impallidisce di fronte a questioni cruciali quali la possibile deflagrazione di *eurolandia*, per dirne una.

Nondimeno, quei colleghi sono comunque *prima* persone e *quindi* valenti funzionari di dimostrate capacità, non dei perdigiorno qualunque(*perché promuoverli*,

sennò?), che legittimamente attendono, meritano almeno una risposta. Quale che sia.

E datone i caratteri (pure) di valenza politica, a chi rivolgersi se non al "loro" Ministro, per il tramite di quanti li rappresentino?

A pomeriggio inoltrato, le porte della Sala Roma(Gabinetto Viminale) si schiudono per accogliere le organizzazioni sindacali del personale della carriera prefettizia.

Palpabile un pizzico di emozione: non è di tutti i giorni trovarsi al cospetto di una stimatissima collega, *ex* Prefetto, assunta al sommo vertice del "nostro" Ministero.

Affettuose le reciproche manifestazioni di saluto.

Invitato a prendere la parola, il Presidente del Si.N.Pre.F., il sindacato maggiormente rappresentativo, premette che avrebbe preferito scorrere una panoramica delle tante problematiche sul tappeto. Data tuttavia l'esiguità di tempo, soggiunge, si limiterà giocoforza a proporre solo qualcuna.

E tra quelle attualmente più sentite dalla categoria, le conseguenze derivanti dalle recentissime misure in materia pensionistica – "*(...) che rinviando il collocamento a riposo del personale, di fatto bloccano il ricambio nelle qualifiche apicali, ingessando la carriera, per definizione fondata sul concetto di dinamicità e di riconoscimento del merito (...)*" – e le c.d. "promozioni bianche"(v. *supra*, promozioni con effetto giuridico e non anche retributivo).

In proposito interviene brevemente anche AP. In particolare sulle "promozioni bianche", illustra succintamente quella che potrebbe essere una soluzione in via interpretativa che, a legislazione vigente, "salverebbe" almeno la parte accessoria, ovvero "posizione" e "risultato".

La Amministrazione:

- sul primo argomento, informa che una circolare già pervenuta dalla Funzione pubblica e un'altra, per ora solo

preannunziata, dovrebbero fugare i paventati timori;

- sul secondo, non dà segni di una qualche percepibile apertura.

La Ministro si inserisce per raccomandare che nelle esposizioni siano privilegiate problematiche di carattere generale – tenendo al contempo conto del ristretto orizzonte temporale del mandato dell'attuale Esecutivo(fino massimo, cioè, alla primavera del prossimo anno, *n.d.a.*) - e per invitare a rinviare tutto il resto a successivi confronti con l'Amministrazione.

Si susseguono quindi gli altri presenti.

È infine il momento di AP.

Si sofferma sinteticamente su due questioni, da essa ritenute essenziali e che qui non si svolgono in quanto dalla medesima ripetutamente e diffusamente argomentate in altre occasioni(v., tra le altre, precedenti raccolte de *il commento*, su www.ilcommento.it):

- *le politiche in tema di sicurezza*, eccessivamente schiacciate su logiche eminentemente di polizia;
- *la realizzazione degli UU.tt.G.*, considerata da AP una “opzione” strategicamente poco convincente(se non per gli eventuali, positivi e comunque limitati riflessi nei rapporti *cittadino-p.a.*), essendo piuttosto assolutamente prioritaria la (*ri?*)definizione del ruolo dell'istituto prefettizio nel *governo* del territorio. Che è cosa ben diversa dal dirigere una... agenzia di servizi al pubblico.

Volgendo al termine.

Rigidità organizzativa(da superare) ed *eccessivo numero di prefetti*(da ridurre): come accennato in apertura, due dei temi indicati dalla Ministro tra le priorità.

Sul primo, come pure sulla *mobilità* e altri, sono circa ormai 7(sette) anni che AP sta cercando, finora inutilmente, di avviare un discorso articolato con l'Amministrazione. Non solo. *Flessibilità organizzativa, mobilità* ecc., costituiscono addirittura le “ragioni” stesse della costituzione di AP(v. *Linee generali di un impegno*-3 marzo 2005, in AP-Associazione Prefettizi, su www.ilcommento.it).

Figurarsi se non si sia perciò disponibilissimi e prontissimi a un confronto serio...

Sul secondo.

La Ministro ha indubbie dosi di ragione.

Nondimeno, un “taglio” qualsiasi operato oggi - che verrebbe altresì a “saldarsi” con le recenti novità in materia previdenziale e con nomine che di recente hanno privilegiato le fasce più giovani dei funzionari, così rendendo indisponibili per almeno 15(quindici) anni i “posti di qualifica” loro assegnati - bloccherebbe l'intera carriera per un tempo infinito e insostenibile.

Se in ogni caso si intenda intervenire e non si voglia percorrere contestualmente l'ipotesi “apina” dei prefetti c.d. “a termine”, occorrerà allora almeno, come da anni proposto sempre da AP, svincolare la progressione economica(ovviamente, sempre per merito) da quella di carriera. O, ancora, individuare altre soluzioni, non esclusa la previsione di una qualifica “semi-apicale”, intermedia cioè, pure retributivamente, tra quelle di viceprefetto e prefetto.

Infine, sulle *promozioni bianche*.

Ove non si possa(/non si ritenga di) assumere una specifica iniziativa legislativa, l'alternativa può essere quella della interpretazione(proposta da AP) della norma vigente.

Non convince che, come sembra avere asserito l'Amministrazione nell'incontro del 31 gennaio u.s., ciò non sia possibile perché, in *altre* Amministrazioni, *altri* in analoghe situazioni, avrebbero già promosso ricorso.

Per quanto consta, e pronti naturalmente a essere smentiti dai fatti, *altri* in *altre* Amministrazioni avevano fatto ugualmente ricorso relativamente a provvedimenti di *nomina* cui non sarebbero appunto corrisposte le correlate progressioni retributive.

Eppure, sempre per quanto consta e pronti naturalmente a essere smentiti dai fatti, questo non avrebbe però impedito a “questa” Amministrazione(*che ha fatto bene!*) di risolvere positivamente la questione per via interpretativa per i *neo*-prefetti nominati successivamente al 1° gennaio 2011, come

insistentemente suggerito l'anno scorso da AP e probabilmente con le medesime argomentazioni da essa formulate.

E dunque?

D'altra parte, specialmente quando in gioco siano, come qui lo sono, le *persone*, le strade vanno comunque esplorate tutte.

Cosa costerebbe redigere un provvedimento-pilota da sottoporre al vaglio di legittimità dell'organo di controllo?

**Presidente di AP-Associazione Prefettizi*
a.corona@email.it

Ai Monti di Pietà di Maurizio Guaitoli

Ha vinto il Gattopardo?

Protestano i camionisti con blocchi cileni e non accade nulla o quasi. Molto, invece, riceve chi protesta: centinaia di milioni di *euro* in sussidi, per carburante e costi accessori (autostrade, etc.), a beneficio di migliaia di "padroncini", ridotti (quasi) a livello di nuovi poveri dalla lievitazione rapida del costo dei carburanti, dall'aumento dei balzelli autostradali e dalla spietata concorrenza di quei camionisti - assai più poveri di loro - che, come orde di lanzichenecci, sono piovuti in Italia dalle province slavofone d'Europa.

Allora, *Monti ha rischiato di fare la fine di Allende? Ricordate lo sfortunato Presidente cileno che, con le sue intemerate ideologiche, provocò il blocco dei trasporti che strangolò economicamente il suo Paese e favorì l'ascesa al potere di Pinochet?* L'Italia è stata più fortunata, direi: Monti è sempre al suo posto... C'è da dire, tuttavia, che all'epoca il Cile, grazie al pugno di ferro dei generali, rimase comunque unito, mentre da noi si sono visti all'opera, durante i famosi *blocchi*, movimenti separatisti/secessionisti, vere tigri di carta per ottenere da Roma/Bisanzio la solita contropartita in privilegi e monete d'oro sonanti che, qui da noi, significano "esenzione dai doveri".

Benzina, autostrade e gasolio sono diventati più cari per tutti, ma non per la moltitudine dei "bisonti-formichine" (ovvero, lo sterminato popolo dei *padroncini*, che nessuno sembra poter comandare), che ha costretto la Fiat a chiudere battenti - per mancanza di materiali di consumo e parti di montaggio - e gli italiani a stringere la

cinghia, per la indisponibilità di beni di prima necessità nei supermercati, nei panifici e nelle frutterie. Solo che quelle centinaia di milioni di *euro* di sussidi sono stati pagati da "tutti" i contribuenti che, non avendo da esercitare un *loro* diritto di blocco, si trovano a doversi digerire per intero il rospo della manovra *Salvitalia*.

Doveva essere "tolleranza zero", per reprimere le proteste? Diciamo che il Governo Monti, per prudenza, ha praticato quella.. "quasi nulla", lasciando saggiamente a casa i nostri reparti antisommossa. I camionisti ci hanno dimostrato che, ormai, "piccoli non è più bello", smentendo il mito - derivato dallo *slogan* del cinese Deng: "arricchitevi" - che voleva le piccole-medie imprese anche *mononucleari*) sempre vincenti per il futuro.

Oggi ci accorgiamo che, se avessimo avuto, che so, due o tre grandi compagnie nazionali di trasporto su gomma di dimensione europea, forse il contribuente avrebbe guadagnato (nel senso di "risparmiato"!) già molto, ma molto di più, rispetto alle briciole che gli verranno in tasca dalla creazione di una Authority sui *taxi*! Ma, neanche questo è vero: il dramma infinito dell'Italia è quello della sua politica (o della totale assenza di quest'ultima!), dal 1950 in poi.

Uno, se non il primo, dei colpevoli? Guarda caso, proprio la Fiat di quel Marchionne, che oggi trova più conveniente portare il lavoro fuori dall'Italia.

E sapete perché? Nel Secondo Dopoguerra, quando le orribili periferie delle grandi metropoli italiane dell'era industriale

erano ancora campi incolti, bastava costruire una efficiente rete di trasporti urbani ed extraurbani su ferro, come le metropolitane di Parigi e di Londra, per avere non dico il paradiso in terra, ma quasi. Invece, la logica della Fiat e dei politici ciechi di allora era opposta: si dovevano vendere quante più macchine possibili, per creare lavoro tayloristico e alienazione di massa da fabbrica. Produrre treni e putrelle, in fondo, non avrebbe creato tutta quella ricchezza ai nostri rampantissimi industriali e palazzinari senza scrupoli. Così, mentre in tutte le altre Nazioni europee evolute la maggior parte del trasporto merci scorre su ferro, da noi viaggia sulle schiene gommate dei padroncini!

Altra follia tutta italiana: tutti sappiamo come un solo treno merci carichi centinaia di *container*, con un tasso di inquinamento pari a zero, mentre un enorme Tir ne trasporti due al massimo! Pochi, però, sembrano riflettere sul fatto che ci sia, tutt'intorno a noi, geograficamente parlando, una autostrada senza fine, come il *Mare Nostrum*! Una grande nave mercantile trasporta "parecchi" treni di merci, stoccate nella stiva e/o in *container*: ci sarebbe bastato attrezzare tre/quattro grandi porti, per creare molta più occupazione(per la costruzione di navi, la formazione degli equipaggi, i servizi portuali, etc.) di quanta ve ne sia ora nel settore dell'autotrasporto, liberandoci per di più dalla morsa del traffico urbano e autostradale.

Chi ci salverà dai nostri debiti? Facile: i Monti di Pietà, dopo le cure radicali sul malato Italia volute dal Governo Monti, che ha spennato anche gli *implumi*...

Mi siano concesse, a questo punto, alcune domande.

Prima questione: da un po' siamo "già" in recessione. Quindi, il "cavallo" dei consumi non può bere, oggettivamente, visto che le famiglie non hanno denaro da spendere in beni non essenziali. Quindi, almeno nei prossimi due anni, è ipotizzabile una diminuzione della produzione industriale e, di conseguenza, del Pil nazionale. Pertanto, volendo mantenere inalterato il rapporto *Debito/Pil*, occorrerà ridurre ancora di più il

debito, si presuppone con nuove tasse, inasprendo la spirale recessiva. Qualcuno, nel Governo Monti, parla di risultati *miracolosi*, a seguito dell'approvazione del decreto sulle liberalizzazioni, affermando che il Pil(circa 1500 miliardi di euro) crescerà del 10%, anche se mi è difficile capire "come"...

Esempio: sono aumentate(ma non è una vera novità, dato che la cosa si ripete regolarmente da 50anni a questa parte!) le accise sulla benzina, che è volata a 1,8€/litro. Parallelamente, però, i consumi sarebbero diminuiti all'incirca dell'11%, facendo sì che i vantaggi per il fisco siano di gran lunga inferiori di quando la benzina stava a 1,5€/litro! Accogliendo l'invito di *Frau Merkel*, gli italiani hanno smesso di vivere al di sopra delle loro possibilità e questo significa che le ulteriori tasse sul lusso faranno entrare all'erario molti meno soldi di prima.

Ergo: dove troveremo i denari per mantenere il nostro faraonico apparato burocratico pubblico e assicurare ammortizzatori sociali a una disoccupazione sempre più di massa? Nessun lo sa... Proposta indecente: chiediamo a Obama di federarci con gli Usa, adottando il dollaro come valuta nazionale, così ne possiamo stampare a sazietà per il resto dei nostri giorni!

Seconda questione: se la cura Monti non dovesse dare gli effetti sperati nel breve periodo(cosa altamente probabile), si andrebbe di certo a elezioni anticipate.

E, in questo caso, i Partiti che cosa venderebbero ai loro elettori, in campagna elettorale? L'Austerità del "Professore"? Certo che no. Farebbero promesse roboanti per rastrellare voti, destinate a scardinare del tutto, o in parte sostanziale, quel poco di risanamento che questo Governo ha messo faticosamente in piedi, come la riforma delle pensioni. Di certo, nessuno degli "improbabili" azionisti che oggi sostengono Monti in Parlamento oseranno presentarsi con un programma tutto lacrime e sangue, per dimostrare all'Europa che sappiamo fare benissimo i... *compiti a casa!*

Ma che cosa sta succedendo alle radici morali di questo sfortunato Paese? Lo dico con semplicità: mancano le *élite* ispirate e votate al bene pubblico.

Perché? Semplice: da decenni, il *Merito* non sembra contare più nulla nella sfera pubblica. Chi arriva al vertice è, oggi più che mai, una creatura di *lobby/logge/clan/gruppi*, che procedono al loro interno con esclusive logiche di cooptazione e di ferrea obbedienza, mettendo a disposizione le loro mostruose macchine mediatiche per la creazione delle *leadership*.

Il risultato tragico? Uno per tutti: *stupido è bello!*, nel senso che persone dotate di intelligenza critica e di autonomia non sono gradite e vengono sterilizzate e neutralizzate, prima di raggiungere un grado o un incarico di tipo apicale.

Soluzioni? *In primis*, liberalizzare è cambiare in modo rivoluzionario le consuetudini e le credenze popolari, come la mentalità conservatrice del... *posto fisso*, che si oppone a qualunque forma di cambiamento, in un mondo sempre più globalizzato che cambia ogni giorno! Ma, soprattutto, questo deve valere per il pubblico impiego, nel senso che la retribuzione deve essere unicamente di risultato e corrispondere “oggettivamente” sia alle quantità prodotte, sia agli *standard* di qualità a esse associate. Per questo, più che di “impiego”, si dovrebbe esclusivamente parlare di Partite Iva agevolate: il cittadino-utente chiede, riceve e paga *on-line* al “produttore” ciò che gli occorre, per fini personali e/o come soggetto imprenditoriale. Facile intuire la dimensione epocale dei risparmi “sistemici” che potrebbero essere conseguiti in breve tempo, inventando una “burocrazia liberal-digitale”, che

rappresenterebbe la più grande delle liberalizzazioni!

Per *liberare* la burocrazia occorre, infatti, fare scomparire definitivamente le scartoffie, affidandosi interamente alla amministrazione digitale, definendo, per questo: i prodotti; gli *standard* di produzione (vere e proprie “Norme Iso” da rispettare e da pretendere dagli operatori come certificati di qualificazione professionale); le categorie di riservatezza e le condizioni di accesso alle banche dati digitali.

È inverosimile che il lavoro burocratico non sia oggi del tutto *de-materializzato* e *de-localizzato*, nel senso che chiunque ne abbia titolo possa tranquillamente lavorarci su da casa sua, sul modello dei *call-center*. Altrimenti, è così che una società evoluta muore!

Per risolvere il problema della selezione delle *élite*, ci si potrebbe, poi, affidare a un agente esterno, che valuti in maniera oggettiva la professionalità e l’attitudine dei candidati. Un po’ come si fa per le Aziende con le *norme Iso*, codificate a livello internazionale. Basterebbe costruire graduatorie uniche nazionali per le varie tipologie di dirigenza pubblica, assegnando punteggi prestabiliti, in base ai diversi, crescenti livelli di *abilitazioni Iso*, che valutino gli incarichi svolti, nonché i titoli professionali e culturali posseduti.

Poi, Pubbliche Amministrazioni e Governo sceglierebbero obbligatoriamente, per le diverse tipologie di funzioni dirigenziali e nomine, dalle graduatorie uniche nazionali, interpellando il primo nominativo in elenco, ancora in attesa di incarico.

Tutto sommato, non mi parrebbe insensato.

Lotta all’evasione fiscale per ridurre le tasse

di Massimo Pinna

Tutto sommato, il risanamento delle finanze pubbliche del nostro Paese non è solo un problema ragionieristico di numeri, di saldi tra entrate e uscite, ma anche di credibilità.

Un *Btp* è una promessa di pagamento dello Stato fra 10, 15 e, perfino, 30anni: se la promessa non è credibile, gli investitori non comprano. Ed è credibile solo se lo Stato si

dimostra capace di far rispettare le proprie regole.

Per questo, oltre che per questioni di equità, indispensabile nel momento i cui si chiedono sacrifici al Paese, oggi, abbattere l'evasione fiscale, è una priorità assoluta.

L'elevato tasso di evasione è l'indice di quanto in basso sia caduto il livello di legalità in Italia. Ancora più preoccupante che venga quasi percepito, soprattutto all'estero, come un tratto endemico della nostra società. Con un senso di indignata rassegnazione per un Stato incapace di far rispettare le regole che sforna a getto continuo.

Abbattere l'evasione è, quindi, la strada per elevare il senso di legalità, perché è anche il modo più efficace di combattere criminalità organizzata, corruzione, reati finanziari, affarismo, abusi. E ricostruire, quindi, la credibilità dello Stato.

La grande evasione, però, è fatta anche dalla sommatoria delle piccole: elettricista, idraulico, ristorante, fitti in nero, carrozziere, meccanico, commercio al minuto e via di seguito.

Se si potesse detrarre l'imposta pagata sulle fatture, probabilmente, ci sarebbe interesse al rilascio della ricevuta fiscale da parte del fruitore del servizio, altrimenti il risparmio della imposta Iva, soprattutto, disincentiva tale ovvia procedura.

Negli ultimi anni, e soprattutto con l'ultima "manovra", lo Stato si è dotato di tutti gli strumenti necessari a combattere efficacemente l'evasione. Lo Stato può ormai controllare ogni pagamento, transazione finanziaria o investimento dei cittadini; e ha limitato l'uso del contante per avere sempre una traccia di come utilizziamo i nostri soldi.

Può analizzare le nostre abitudini di spesa col redditometro e verificare l'attendibilità dei redditi dei professionisti e delle piccole realtà economiche con studi di settore sempre più analitici. Può sapere come e dove investiamo all'estero grazie ai trattati sullo scambio di informazioni; e se lo facciamo in un Paese della *black list* del fisco, scatta l'inversione dell'onere della prova: si presume l'evasione, salvo prova contraria.

Lo Stato si può avvalere di criteri molto ampi per contestare residenze estere di comodo: per pagare le tasse in Italia basta che qui risieda il "centro degli affetti" del contribuente. Si è, altresì, dotato di norme contro le società di comodo; contro l'uso elusivo del debito; contro l'"abuso di diritto"(una operazione o una transazione finanziaria evade le imposte se, in assenza di vantaggi fiscali, non sarebbe stata effettuata); contro l'evasione dell'Iva intra-comunitaria, facendola pagare a chi compra un servizio da un altro Paese; contro le transazioni di comodo con l'estero, imponendo la segnalazione di tutti i pagamenti verso i Paesi privi di trattati. E ha a disposizione un apparato imponente, formato, caso unico al mondo, da ben tre istituzioni: Agenzia delle Entrate, Guardia di Finanza ed Equitalia.

Gli strumenti e i mezzi per incidere significativamente sull'evasione, dunque, non mancano. Adesso, ci vogliono i risultati; altrimenti, la perdita di credibilità dello Stato sarà irreversibile. Ma un Paese molto indebitato e poco credibile, prima o poi è destinato al *default*.

Poiché la posta in gioco è talmente alta, è stato giusto concedere allo Stato un potere così intrusivo nella *privacy* dei cittadini; ma, se a fronte di tanto potere, lesivo delle libertà individuali, i cittadini non potranno presto godere dei benefici concreti di una minore evasione e di una maggiore legalità, l'unico risultato sarà la percezione di uno Stato ancora più iniquo e meno credibile.

Perché ciò non accada, è importante utilizzare meglio e diversamente gli strumenti disponibili.

In primo luogo, occorre garantire una maggiore trasparenza delle attività delle istituzioni preposte alla lotta all'evasione. Per comprendere e giudicare l'efficacia dell'azione dello Stato, agli italiani deve essere fornito un dato ufficiale, verificabile, analitico e indipendente sull'ammontare dell'evasione.

In ottobre, in concomitanza con la pubblicazione definitiva della contabilità nazionale e contestualmente alla discussione

sulla legge finanziaria, l'Istat(di concerto con Banca d'Italia, Agenzia del Territorio, Agenzia delle Entrate ed Equitalia) dovrebbe comunicare quello che altrove si chiama *tax-gap*: la differenza, per ciascuna imposta e complessiva, tra il gettito fiscale effettivo e quello teorico, calcolato sulla base di aliquote nominali e stime ufficiali di reddito, consumi, investimenti, profitti e ricchezza degli italiani(gli stessi dati che sono anche l'*input* per le politiche fiscali del Governo).

Agenzia delle Entrate e Guardia di Finanza già riferiscono il numero di accertamenti effettuati e le imposte evase recuperate. Ma non dicono nulla sul livello di evasione: per quel che ne sappiamo, potrebbe crescere più rapidamente di quanto recuperato.

Nel 2010, l'Agenzia delle Entrate ha recuperato 10,6miliardi di *euro*: è tanto o poco?

È più del doppio di cinque anni fa, ma in assenza di una stima ufficiale di quale sia stato l'andamento dell'evasione, non è dato sapere se e quanto rapidamente facciamo progressi. Né si può valutare l'efficacia della miriade di provvedimenti presi in questi anni, la produttività delle risorse che lo Stato investe nell'azione di contrasto, o quanta evasione si possa realisticamente recuperare.

Né, parimenti, si dispone di elementi certi sul livello di *compliance*(cioè di osservanza delle regole): una riduzione delle imposte evase potrebbe anche essere indice di una maggiore legalità diffusa.

Solo grazie al *tax-gap*, l'opinione pubblica può avere una corretta percezione dell'efficacia della lotta all'evasione e, magari, convincersi a cambiare i propri comportamenti; e lo Stato rendere conto del proprio operato.

I dati non verificabili, le congetture, le indiscrezioni creano solo confusione e possono essere socialmente dannosi.

Una seconda direttrice lungo la quale muoversi è quella di aggiungere un obiettivo ufficiale per la pressione fiscale a quelli per *deficit*, debito e saldo primario.

Lo scopo della lotta all'evasione, infatti, non dovrebbe essere quello di aumentare il carico impositivo; ma, prima, di ridistribuirlo a favore di chi lavora, investe e produce; e poi ridurlo. Perché sviluppo economico significa volere investire di più e consumare di più. Per farlo, sarebbe preferibile ridurre la pressione fiscale, che in Italia è già elevata.

A settembre, prima della "manovra Monti" e delle previsioni di recessione, che puntualmente si sono avverate, il Fondo Monetario(FMI) aveva stimato che la pressione fiscale nel 2012 in Italia sarebbe arrivata al 47% del Pil: un dato ormai sottostimato, ma già superiore di 3 punti alla Germania; vicino ai Paesi dalla fiscalità più elevata come Olanda e Svezia(46,6% e 48,5%), ma che offrono servizi pubblici molto migliori; e che eccede di ben 10 e 15punti il dato medio dei Paesi, rispettivamente, del G7 e G20, coi quali dobbiamo competere. Ci batte solo la Francia, che non è esattamente un modello da seguire.

Stabilendo un tetto alla pressione fiscale e, auspicabilmente, un obiettivo di discesa nel tempo, il Governo chiarirebbe che l'obiettivo della lotta all'evasione è ridurre le tasse e renderle meno inique, promuovendo così lo sviluppo. E dissipando la sgradevole sensazione che l'evasione sia un utile paravento al non volere, o non sapere, ridurre la spesa pubblica, gonfiata dalla giungla di agevolazioni, sussidi, inefficienze, mala gestione, contributi, assunzioni clientelari, enti e opere inutili che ogni cittadino conosce per esperienza.

Se, per esempio, il dato di 150miliardi di *euro* l'anno di imposte evase, che è stato riportato da più parti, fosse realistico, una volta sconfitta l'evasione, la pressione fiscale salirebbe al 56%, la più alta tra tutti i 60 Paesi monitorati dal FMI(oggi è la Finlandia col 53%).

Un *record* poco invidiabile che ci condannerebbe al declino secolare.

Quindi, se il Governo è veramente convinto che l'evasione sia pervasiva e che lo Stato sia in grado di ridurla, bene farebbe a

stabilire subito un tetto agli introiti fiscali per ogni anno degli anni a venire, per poi

restituire le imposte raccolte oltre quel livello nell'anno successivo.

Alcune considerazioni sulla sicurezza delle crociere

di Daniele Colbertaldo

Il recente naufragio della nave *Concordia* della *Costa Crociere* solleva dubbi sulla sicurezza dei trasporti marittimi e in particolare delle navi da crociera.

Il miglioramento, negli ultimi decenni, delle condizioni di vita di centinaia di milioni di persone che vivono nei Paesi asiatici e in alcuni sudamericani, caratterizzati da uno sviluppo frenetico dell'economia e da tassi di crescita elevati, ha contribuito a determinare un aumento degli spostamenti per turismo di cui hanno beneficiato anche le imprese che organizzano crociere.

Grazie al progresso tecnologico, le imbarcazioni realizzate in questi ultimi anni sono più efficienti, hanno costi di gestione più contenuti che in passato e possono ospitare diverse migliaia di passeggeri. La crociera non è più un bene di lusso ma è divenuta una vacanza alla portata di tutti.

Mentre la nave *Andrea Doria*, varata nel 1951, poteva trasportare un massimo di 1241 passeggeri e i transatlantici *Michelangelo* e *Raffaello*, che negli *anni sessanta* dello scorso secolo erano noti per la comodità e per il *comfort* che offrivano ai viaggiatori che volevano raggiungere il continente americano, avevano una capienza di 2500 persone, le navi da crociera più moderne possono accogliere oltre 6000 persone, come la *Allure of the Seas* di *Royal Caribbean*, varata nel 2009, e la *Carnival Breeze* della *Carnival Cruise Line*, che dovrebbe entrare in servizio nella prossima primavera.

Veri e propri villaggi-vacanze galleggianti dotati di tutti i *comfort*, che offrono ai propri ospiti l'opportunità di visitare vari Paesi stranieri senza cambiare *hotel* e evitando lo *stress* di dovere affrontare diversi trasferimenti con i bagagli al seguito nel giro di pochi giorni.

Anche i mercantili e le petroliere sono divenuti sempre più grandi e spostano

quotidianamente attraverso i mari enormi quantitativi di beni e di petrolio.

Rispetto ai secoli scorsi, nei nostri giorni la navigazione è molto più sicura, per l'utilizzo sempre più diffuso di strumenti elettronici e per la introduzione di accorgimenti diretti a rendere gli scafi più resistenti alle sollecitazioni e a garantire il galleggiamento anche a fronte di limitate lesioni strutturali, ma gli incidenti più gravi, a causa delle dimensioni raggiunte dai vascelli, possono avere conseguenze molto più pesanti che in passato.

Sui mercantili, che hanno un equipaggio composto al massimo da poche decine di marinai, è di solito abbastanza semplice organizzare l'evacuazione del personale, addestrato a tale evenienza. Ogni marinaio sa perfettamente come deve comportarsi e cosa deve fare in caso di allarme.

Una emergenza su una nave passeggeri coinvolge invece un numero elevato di persone che non conoscono dettagliatamente l'imbarcazione, non sono necessariamente in possesso di nozioni approfondite sulle procedure da seguire e, spesso, non sono neanche ben consapevoli dei pericoli che la navigazione può comportare, ritenendo di trovarsi, rassicurati da allettanti pubblicità e da cataloghi e siti *internet* che si soffermano ampiamente solo sugli aspetti positivi della vacanza, in un luogo assolutamente privo di rischi.

I rischi per la sicurezza dei passeggeri delle navi da crociera possono derivare, oltre che da errori di navigazione e da incidenti causati dalle condizioni meteorologiche o da collisioni, anche dalla cattiva gestione di una emergenza sanitaria, una epidemia a bordo, per esempio, le cui conseguenze potrebbero essere minimizzate per non danneggiare l'impresa proprietaria dell'imbarcazione.

Nei sinistri che coinvolgono mercantili, per le ragioni più sopra esposte, la perdita di vite umane è un evento non particolarmente frequente e spesso determinato da eventi traumatici improvvisi (incendi, esplosioni, rilascio di sostanze tossiche, rottura improvvisa dello scafo in più parti, ecc.) e le conseguenze più pesanti possono derivare dalla diffusione nell'ambiente di grossi quantitativi di sostanze inquinanti e dannose per l'ecosistema marino.

Uno dei più gravi incidenti nella storia della navigazione mercantile, fu quello accaduto nel porto di Halifax (Canada) nel 1917 quando, a causa di alcune manovre errate, una nave francese che trasportava grosse quantità di esplosivi entrò in collisione con un cargo belga. L'impatto determinò un incendio e molti abitanti della città si riversarono sulle banchine del porto per osservare la scena. Improvvisamente si verificò una esplosione che distrusse molti edifici e che causò circa 2000 morti e 9000 feriti.

Le moderne navi da crociera trasportano un numero di passeggeri superiore a quello dei residenti di molti comuni italiani. Il responsabile interno della corretta attuazione delle procedure di emergenza, e in particolare della evacuazione, è il comandante che, con l'ausilio degli altri ufficiali, deve tempestivamente attivarsi per richiedere i soccorsi e che, nella ipotesi di abbandono del natante, ha l'obbligo di scendere per ultimo (art. 1097, cod.nav.). Il Comando della Guardia Costiera che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro avvenuto in mare, deve immediatamente provvedere al soccorso e, quando non abbia a disposizione dei mezzi nella zona dell'incidente, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire. Se necessario, i primi soccorsi possono essere prestati anche dal Sindaco del comune antistante la zona di mare in cui si è verificato l'incidente (art. 69, cod.nav.). Poiché secondo il diritto internazionale le navi civili costituiscono *territoire flottant* dello Stato della bandiera, il comandante di

una nave italiana è tenuto al rispetto del codice della navigazione anche in alto mare.

L'art. 203 del d.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 (*Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare*) prevede la redazione di una sorta di piano di emergenza interno, denominato *ruolo di appello*, che deve essere redatto dal comandante prima della partenza, per stabilire le consegne di ogni membro dell'equipaggio in emergenza, e in particolare le procedure da seguire per incendio a bordo e per l'abbandono della nave, e che deve contenere, per le imbarcazioni che trasportano passeggeri, l'indicazione dei punti di riunione e le attività che devono essere poste in essere per assicurare che tutte le persone, nella ipotesi di evacuazione, utilizzino gli appositi presidî e siano imbarcati sui mezzi di salvataggio. Fino all'ordine del capitano di abbandonare la nave, tutto l'equipaggio deve cooperare per la salvezza del natante e delle persone imbarcate.

L'incidente della nave Concordia ha evidenziato una difformità tra la gestione dell'evento da parte dell'equipaggio del piroscalo, da una parte, e la conduzione delle attività dirette a mettere in salvo i naufraghi, coordinate nelle prime ore dalla Guardia Costiera, dall'altra. Da una parte disorganizzazione e approssimazione, dall'altra rapidità, incisività ed efficienza.

Com'è noto, anche se il Sindaco di un comune non si attiva tempestivamente in occasione di una calamità naturale, è comunque assicurato l'intervento del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e delle Forze di Polizia e altre autorità hanno la possibilità di adoperarsi per coordinare gli interventi di protezione civile.

Diversamente, il comandante della nave, al quale compete la direzione della manovra e della navigazione (art. 293, cod.nav.) è una sorta di autorevole *monarca assoluto*. L'equipaggio e i passeggeri sono soggetti alla sua autorità (art. 186, cod.nav.), e l'inosservanza dei suoi ordini costituisce un delitto punibile con la reclusione fino a quattro anni (art. 1094, cod.nav.). Secondo la

legge vigente, solo in caso di sua morte, assenza o impedimento, il comando può essere assunto dall'ufficiale di coperta più anziano, in attesa di disposizioni da parte dell'armatore.

Il d.P.R. 18 maggio 1948, n. 1697(*Riorganizzazione del servizio dei Commissari governativi a bordo delle navi che trasportano emigranti in Paesi transoceanici*), che risulta essere tuttora in vigore, prevede che, sulle navi che trasportano emigrati diretti in altri continenti, sia presente un Commissario Governativo scelto tra gli ufficiali superiori del Corpo delle Capitanerie di Porto(l'attuale Guardia Costiera) o altre categorie di pubblici funzionari, al fine di curare l'osservanza a bordo delle navi stesse delle norme che disciplinano e tutelano l'emigrazione, nonché di quelle stabilite dal regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana.

Anche se da molti anni l'Italia è divenuta un Paese di immigrazione e oggi le persone che si trasferiscono oltreoceano si spostano con l'aereo, il Commissario Governativo è stato sempre presente sulle grosse navi passeggeri italiane fino agli *anni '70* dello scorso secolo, quando furono posti in disarmo i transatlantici Raffaello e Michelangelo. Le cronache del naufragio dell'Andrea Doria, verificatosi nell'estate del 1956 al largo della costa degli Stati Uniti, raccontano di un vivace battibecco tra il comandante e il commissario governativo, che avevano punti di vista diversi sulla tempistica della evacuazione.

Appare evidente che, al fine di limitare i danni causati da un incidente o da una epidemia, ogni emergenza all'interno delle grandi navi che trasportano passeggeri dovrebbe essere governata con tempestività e

con modalità che assicurino un costante raccordo tra il comando dell'imbarcazione e i soggetti preposti al coordinamento dei soccorsi in mare, tenendo sempre presente che la legittima esigenza dell'imprenditore di massimizzare i profitti e di ridurre le perdite passa in secondo piano rispetto alla necessità di tutelare l'incolumità delle persone a bordo.

Se le attività interne ed esterne dirette a porre in salvo le persone sono poste in essere in modo sinergico, saranno migliori i risultati e più bassi i rischi per l'incolumità dei naufraghi.

Una soluzione per garantire in ogni eventualità il diritto alla sicurezza delle persone trasportate potrebbe a mio parere essere quella di prevedere con legge l'obbligo, per i natanti che battono bandiera italiana e che ospitano un numero di persone superiore a un determinato limite, di imbarcare un Commissario Governativo in possesso di specifiche competenze tecniche(ad esempio, un ufficiale superiore della Guardia Costiera o del Corpo di Stato Maggiore della Marina Militare), con l'autorità di esautorare e sostituirsi al comandante che ponga in essere un comportamento suscettibile di mettere in pericolo l'incolumità dei passeggeri.

Sarebbe inoltre utile, al fine di migliorare gli *standard* di sicurezza, obbligare gli armatori a fornire ai passeggeri, già prima della partenza, un opuscolo contenente dettagliate informazioni sulla nave e sulle procedure da seguire in caso di emergenza.

I costi per assicurare la presenza di un Commissario Governativo a bordo delle grandi navi da crociera potrebbero essere recuperati mediante l'introduzione di una tassa di alcuni *euro* sul costo del biglietto, commisurata alla durata della crociera.

AP-Associazione Prefetizi informa di Maria Epifanio*

Il 3 febbraio u.s., si è tenuto un incontro tra l'Amministrazione e i sindacati della carriera

prefettizia sulla mobilità dei viceprefetti aggiunti.

In apertura, l'Amministrazione ha comunicato di avere redatto un elenco aggiornato di posti da inserire nel relativo bando. Le sedi sono state scelte in considerazione, da un lato, delle criticità dei territori e, dall'altro, della carenza complessiva ivi esistente di personale della carriera, senza distinzione tra le qualifiche di viceprefetto e viceprefetto aggiunto. Ha, pertanto, subito una parziale revisione l'elenco consegnato nel mese di dicembre scorso alle OO.SS., che era stato elaborato in applicazione del criterio della carenza dei soli viceprefetti aggiunti.

AP ha immediatamente comunicato la propria indisponibilità a partecipare alla concertazione in argomento.

Il motivo è rintracciabile nell'esito del tavolo di concertazione del 6 settembre scorso, relativo ai criteri di assegnazione dei *neo*-viceprefetti del *XXIV corso di formazione*. In quella sede, AP manifestò la propria disponibilità a *concertare* unicamente a condizione che l'Amministrazione assumesse l'impegno ad aprire, con urgenza, un tavolo per affrontare e risolvere organicamente, nella sua interezza, la questione della "mobilità". La richiesta fu accolta dall'Amministrazione, che dichiarò la propria piena disponibilità ad avviare, *entro la prima decade di ottobre*, un ampio confronto sindacale anche su quella materia. Il tavolo in questione non è mai stato avviato.

AP ha pertanto comunicato che, fino a quando l'Amministrazione non darà seguito all'impegno assunto, non parteciperemo ad alcuna concertazione correlata al tema della mobilità. Ed eventualmente non solo.

La presa di posizione non è meramente formale.

Si ritiene che il delicatissimo e rilevante problema della carenza di organico nelle sedi

periferiche non possa essere fronteggiato mediante interventi singoli, parziali e, con ogni probabilità, dall'effetto temporaneo, quali sono le procedure di mobilità ordinaria o l'assegnazione dei viceprefetti *neopromossi*, ma debba essere necessariamente affrontato a partire dalla definizione di una politica complessiva della mobilità, supportata da una strategia fondata su *vision*, priorità, prospettive, criteri. Il rischio, viceversa, non è soltanto che l'assunzione di oneri ricada unicamente su singoli gruppi di appartenenti alla carriera, ma soprattutto che la criticità non trovi adeguata e stabile soluzione.

È ferma convinzione di AP che il proposto *iter*, sebbene più articolato, costituisca l'unica strada possibile ai fini di una reale ed efficace gestione della problematica, tanto cruciale per la funzionalità delle Prefetture.

Al termine della riunione, è stata consegnata ai Sindacati la proposta di Criteri per la promozione a viceprefetto per il triennio 2011-2013, testo contenente, in aggiunta ai criteri stabiliti per il precedente triennio, il riconoscimento, tra i titoli di studio valutabili, dei diplomi di lingua straniera conseguiti presso Università italiane o straniere con superamento dell'esame finale, ovvero certificati di lingua straniera o europea attestanti il possesso del livello di competenza linguistica C2(Avanzato) definito dal "Quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue".

Infine, in altra parte della presente raccolta, il *report*, a firma del Presidente di AP, dell'incontro del 31 gennaio u.s. della Sig.ra Ministro dell'Interno con le sigle sindacali prefettizie.

**dirigente di AP-Associazione Prefettizi*