

ECONOMIA & LAVORO

La Lentezza

L'Italia è prima nella speciale classifica della lentezza nei rimborsi fiscali. Secondo l'associazione Contribuenti.it l'attesa media per un piccolo importo è 13,2 anni, per uno più consistente anche 26. Ci seguono i turchi con 4 anni, i greci con 3,1. Fortunati i giapponesi: 0,1



OFFERTI 9,5 MILIARDI DI BOT IN CALO IL RENDIMENTO

Il Ministero del Tesoro ha offerto ieri in asta 9,5 miliardi complessivi di Buoni ordinari. Il rendimento è risultato in calo sia per 3,5 miliardi di titoli trimestrali, al 4,414% (-0,005), sia per i 6 miliardi di titoli annuali, al 4,3% (-0,227). Le richieste sono state superiori a 5,5 miliardi per i Bot a tre mesi e di oltre 8,1 miliardi per quelli annuali. La data di regolamento dell'operazione è fissata per il prossimo 15 agosto.

LOTTOMATICA E SNAI PUNTANO ALLE SCOMMESSE IN TURCHIA

Lottomatica parteciperà, in joint venture con Snai e la società turca Dogan Yayin Holding, alla gara indetta da Spor Toto, l'autorità turca competente per la gestione, in esclusiva, delle scommesse sportive a quota fissa e a totalizzatore in Turchia (Iddaa). Le quote di partecipazione alla joint venture sono: Dogan 50%, Lottomatica 47% (attraverso la propria controllata Videolot Gestione), Snai 3%.

Uno timbra per gli altri: licenziati otto ferrovieri

Il caso a Genova. La Cgil: una leggerezza, ma la sanzione di Trenitalia è sproporzionata

di Giuseppe Vespo / Milano

DOMINO Timbra il cartellino al posto dei colleghi: licenziati. Otto dipendenti di Trenitalia in servizio al deposito genovese di San Fruttuoso hanno perso il lavoro perché uno di loro, a fine turno, ha timbrato il tesserino per sé e per gli altri ed è stato scoperto.

Il capo reparto, sequestrati i badge, ha informato l'azienda che ha provveduto ai licenziamenti. Il fatto risale al 14 di luglio, ma la decisione è giunta solo ora, «al termine della procedura prevista dallo Statuto dei lavoratori e dal Contratto nazionale», fa sapere Fs. Per il gruppo guidato da Mauro Moretti il fatto rappresenta «una palese rottura del rapporto di fiducia che deve necessariamente intercorrere tra datore di lavoro e dipendente». Per questo per gli otto operai della Divisione passeggeri Regionale della Liguria, «Trenitalia ha provveduto, in conformità con il contratto e come avviene in qualunque azienda pubblica o privata, ad adottare la sanzione disciplinare prevista».

La vicenda. Secondo la ricostruzione fatta dai sindacati, gli otto lavoratori, tre apprendisti e cinque operai anziani, avrebbero dovuto finire il loro turno alle 16. Per via di una riparazione straordinaria si sarebbero trattenuti due ore in più. Alle 18,02, dice la Filt-Cgil che cita i verbali di riconsegna dei locomotori riparati, gli otto hanno finito di la-

lavoratori, dopo due ore di straordinari, dovevano correre a prendere il treno per tornare a casa

vorare. Ma i cartellini sono stati timbrati tutti alle 18,33 da un solo operaio. Perché? Gli altri sette sarebbero corsi negli spogliatoi per cambiarsi in fretta ed evitare di perdere il treno che li avrebbe riportati a casa. I sindacati sottolineano come la mezz'ora che corre tra la consegna del locomotore riparato (18,02) e il timbro dei cartellini (18,33) non venga pagata agli operai. L'orario straordinario di lavoro - spiegano Filt-Cgil e Fit-Cisl - viene corrisposto dal momento della presa in consegna del mezzo da parte dei dipendenti fino alla restituzione dello stesso locomotore riparato. In questo caso dalle 16 alle 18,02. «Quindi - sostengono -



Un impiegato timbra il cartellino di presenza al lavoro. Foto Ansa

sia chiaro che i dipendenti di Trenitalia non cercavano e non hanno ottenuto nessun vantaggio economico da questa vicenda». Per i sindacati si tratterebbe invece di una «leggerezza» sanzionata in modo sproporzionato.

«Il contratto - commenta Fabrizio Castellani, segretario regionale Filt-Cgil - per una cosa del genere prevede al massimo una sospensione di sei giorni. Non avremmo mai pensato ad un licenziamento senza preavviso».

Trenitalia risponde che questa «è la linea dettata dal management di Fs», che ha «imposto il massimo rigore nei confronti di coloro che vengono meno ai principi etici e ai fondamentali doveri sanciti dal contratto». Ma

i sindacati replicano polemicamente: «Si tratta dell'effetto Brunetta che anche nelle Fs ha fatto i suoi proseliti», influenzando «dirigenti locali e nazionali». Duro in proposito il commento di Mario Pino, segretario ligure Fit-Cisl: «Brunetta si è clonato in Moretti. Questo non è il modo di rilanciare un'azienda. Si assiste ad un dialogo tra sordi». Di sanzioni esagerate parla anche l'assessore ligure alle politiche del Lavoro, con delega ai Trasporti, Enrico Vesco, che auspica un ripensamento da parte di Trenitalia. «Una generica rottura del rapporto di fiducia - sostiene Vesco - è una motivazione debole con la quale si vuole dar seguito ad una campagna di delegittimazione del lavoro pubblico che ha autorevoli paladini nel governo». Ma Trenitalia ricorda che non si tratta di un atteggiamento nuovo per il gruppo: «Negli ultimi dodici mesi sono stati 35 i dipendenti licenziati per gravi violazioni agli obblighi del contratto». Sindacato e lavoratori hanno già impugnato i licenziamenti al Tribunale del lavoro di Genova.

ALTA VELOCITÀ Ntv interessa a tedeschi e francesi

L'alta velocità privata italiana interessa anche all'estero e cominciano a farsi avanti i primi corteggiatori della Ntv, la società costituita da Luca di Montezemolo e Diego Della Valle. Le ferrovie tedesche (Deutsche Bahn) e francesi (SnCF) sono interessate a un'alleanza con il primo operatore privato nazionale in questo settore, che però - almeno per il momento - preferisce tenere tutte le opzioni aperte. La Nuovo Trasporto Viaggiatori, debutterà nell'alta velocità italiana nel 2011 e nel 2015 prevede di acquisire una quota di mercato del 20%, conquistando 30 mila viaggiatori al giorno e 10 milioni all'anno. Utilizzerà treni ad alta velocità della francese Alstom, gli Agv, più rapidi degli attuali Tgv.

MILANO Si muove il capo dell'ufficio Manlio Minale. L'ipotesi contestata: disastro colposo

Eurostar spezzati in due, la Procura apre un'inchiesta



di Marco Tedeschi

INCHIESTA La procura di Milano vuole vederci chiaro sulla vicenda dei due Eurostar spezzati a luglio a Milano, mentre, senza passeggeri a bordo erano in fase di manovra. Disastro colposo è l'ipotesi con cui il pm del pool Ambiente e Lavoro Giulio Benedetti, su incarico del procuratore Manlio Minale, ha aperto un fascicolo contro ignoti dando seguito alle segnalazioni giunte dalla Polizia ferroviaria. Il primo

provvedimento preso è stato il sequestro dei tensori, i ganci che tengono unite le carrozze. Il secondo l'incarico a un professore del Politecnico di Milano per chiarire le cause della rottura. I motivi della rottura dei due tensori sono stati oggetto di un deciso scambio di opinioni (e di reciproche accuse) tra Trenitalia e i sindacati. Scartata subito l'ipotesi del dolo - e quindi di un possibile atto terroristico - per i vertici delle ferrovie la rottura dei ganci sarebbe stata conseguenza di un errore umano e in nessun momento la sicurezza dei passeggeri sarebbe mai stata in pericolo. Di diverso avviso i rappresentanti dei lavoratori

che hanno messo sotto accusa la scarsa manutenzione dei convogli, diretta conseguenza di una politica aziendale rivolta prima di tutto al taglio dei costi e al risparmio, anche a rischio della sicurezza. «I ganci si sono rotti per un errore durante la manovra di trasporto al deposito. Una situazione che non avrebbe potuto verificarsi durante un normale viaggio», è sempre stata la tesi di Trenitalia, che a sostegno portava il fatto che la flotta delle nuove locomotive Eurostar è dotata dei dispositivi di controllo automatico europei. «Non è vero» replicavano i lavoratori: «L'incidente si sarebbe potuto verificare in

qualunque momento, rischiando anche il disastro. Fortunatamente si sono verificati solo ritardi e soppressioni delle corse dirette a Roma». La prima rottura risale al 18 luglio, e riguarda un Eurostar che stava raggiungendo il deposito Martesana, alla periferia di Milano. Mentre il secondo, analogo, guasto ha colpito un altro Eurostar, giunto in stazione intorno alla mezzanotte del 21 luglio da Palermo. Anche in questo caso l'incidente si è verificato mentre il treno rientrava in deposito. A causare la rottura, almeno secondo i primi accertamenti, l'attivazione del freno di emergenza nella locomotiva di coda, che

provocò il distacco di due carrozze. Episodi che si sono verificati al termine di un periodo non proprio felicissimo per gli Eurostar, con incidenti che, in un modo o nell'altro, hanno messo in mostra qualche crepa nella macchina dei controlli. Il 5 aprile, vicino a Roma, l'Etr 9437 partito da Milano, verso mezzogiorno a oltre 250 km all'ora perdeva il tetto rischiando di schiantarsi contro i convogli che arrivavano in senso opposto. Mentre il 28 maggio, un altro Eurostar si è fermato vicino a Roma, per una porta che si è spalancata all'improvviso senza che al macchinista arrivasse nessun segnale di allarme.

AUTOMOBILI

Ford promette: «Meno difetti nelle utilitarie»

Piccoli veicoli con caratteristiche di grande affidabilità. Ford, lancerà nel 2010 auto compatte e utilitarie qualitativamente superiori all'offerta della concorrenza nello stesso comparto. Lo ha annunciato la casa automobilistica di Detroit che proprio di recente è stata scalzata da Toyota come leader mondiale di produttore di auto. Un sorpasso dovuto - dicono gli analisti e hanno detto i clienti - alla minor affidabilità dei modelli Ford rispetto a quelli dei concorrenti. Soprattutto di quelli dell'Est. Le nuove macchine, promettono i vertici Ford, ridurranno al minimo quei difetti qualitativi che si presentano nei primi tre mesi dall'acquisto: problemi al condizionatore d'aria, malfunzionamento dei finestrini, eccessivo rumore quando l'auto viaggia ad alta velocità. L'anno scorso su 1.000 auto compatte Ford sono emersi 1.060 di questi problemi. La media nel settore è di circa 1.512 difetti su 1.000 veicoli. Qualitativamente le auto Ford e quelle degli altri due colossi di Detroit - General Motors e Chrysler - hanno già fatto grandi progressi negli ultimi anni, ma evidentemente questo non basta in un mercato sempre più allargato e sempre più competitivo. Il pubblico infatti continua ancora a considerarle meno affidabili rispetto ai modelli delle due concorrenti giapponesi Honda e Toyota.

Ancora pochi giorni per risvegliare i conti «dormienti»

Sabato prossimo i depositi non movimentati da 10 anni passeranno a un fondo per risarcire le vittime di crac finanziari

di Marika Dell'Acqua

I risparmiatori più distratti avranno ancora qualche giorno per dare una scossa ai loro conti dimenticati tra banche, poste e assicurazioni prima che lo Stato si intaschi il gruzzolo. Il 16 agosto, secondo quanto stabilito dal ministero dell'Economia, il denaro dei libretti al portatore inattivi per almeno dieci anni verrà trasferito su un conto apposito creato dal ministero stesso. Le banche, infatti, dal 17 di questo mese potranno chiudere qualsiasi rapporto dichiarato «dormiente» e rimpinguare le casse dello Stato, naturalmente a scopo benefico. Si

va dal risarcimento delle vittime dei crack Cirio e Parmalat al finanziamento della social card, partorita dalla mente del Ministro Giulio Tremonti. In ballo c'è un vero tesoretto che le associazioni dei consumatori stimano tra i 12 e i 15 miliardi di euro. I calcoli si faranno a

Sarebbero 1,2 milioni i conti abbandonati per un tesoretto stimato tra i 12 e i 15 miliardi di euro

fine percorso, a metà dicembre, quando ci sarà il versamento nel Fondo istituito dal Tesoro. Nel frattempo le banche si metteranno alla caccia del cliente per scovare il proprietario del libretto e alla ricerca di quegli eredi inconsapevoli di avere un conto aperto da un parente un po' meno serpente degli altri. Inoltre le banche, ricorda il ministero, dovranno «fornire adeguata pubblicità» e pubblicare l'elenco dei conti in letargo sul sito Internet del ministero stesso. Chi rintraccia un conto non è obbligato a movimentarlo effettuando un prelievo o un versamento, basta comunicare alla propria banca di voler mantene-

re attivo il rapporto, richiedere un carnet di assegni, un estratto conto o copia della documentazione bancaria. Non interrompono il sonno, invece, tutte quelle operazioni in automatico o disposte dalla banca. Stesso discorso per eventuali bonifici effettuati da terzi come nel caso dell'accredito dello stipendio o della pensione. Ma non disperino i più smemorati, un rimedio per fortuna c'è. Chi non ha risposto agli avvisi e non ha provveduto a movimentare il conto negli ultimi mesi, ha altri 10 anni a disposizione per farsi avanti e pretendere il rimborso della somma di cui è titolare, anche se nel frattempo

i risparmi saranno emigrati nelle casse del Tesoro. Di certo c'è ancora poco, si calcola che al momento siano in circolazione 1,2 milioni di depositi abbandonati. Intesa-Sanpaolo, il maggior istituto italiano a febbraio segnalava quasi 27 mila conti nominativi e oltre 54 mila libretti al portatore. Impressionanti i dati forniti dalle Poste, soltanto nei Comuni capoluogo i libretti dormienti sono oltre 840 mila. Un flusso di risparmi che si rimetterà presto in moto portando con sé nostalgia e vecchie storie di quando i guadagni degli immigrati tornavano in Italia sotto forma di libretti postali.