

CICERONE

Organo d'informazione dei pensionati - Marzo 2021

Poste Italiane Spa - Sped. in abb. postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 com.1 DCB Roma N.32014

Partire dalla natura per trovare la speranza nel futuro

In questo numero

Un passo avanti della politica.

Il caso Fca & Psa nel declino industriale dell'Italia.

Draghi non ha convocato Orsa & Sapens.

Quale piano nazionale di ripresa?

Le pensioni tra previdenza e assistenza.

Ponte sullo Stretto di Messina: un'opera ormai fondamentale.

Le risposte ai vostri quesiti.

CICERONE

Trimestrale nazionale S.a.pens. Or.s.a.
Sindacato Autonomo Pensionati
Reg.Trib. di Roma n. 536/2000
del 13/12/2000

Via Magenta, 13 - 00185 Roma
www.sapens.it •

e-mail: sg.sapens@sindacatoorsa.it

Direttore responsabile

Gianluca Rossellini

Comitato di Redazione

Daniele Gorfer, Felice Pasquale, Gaetano Trigiglio.

Progetto Grafico

Gianluca Rossellini

Stampa

Tipografia Samperi, Via XXIV Maggio, 54
98122 Messina ME

Il S.A.PENS. cura la diffusione della rivista in base a una mailing list continuamente aggiornata. Ai sensi dell'Art. 13, comma 1, della Legge n. 675/96 sulla "Tutela dei dati personali", ciascun destinatario della pubblicazione ha diritto, in qualsiasi momento e del tutto gratuitamente, di fare modificare o cancellare i propri dati personali, o semplicemente di opporsi al loro utilizzo. Tale diritto può essere esercitato scrivendo a: S.A.PENS. - Via Magenta, 13 - 00185 Roma.

S.A.PENS.

Sindacato Autonomo Pensionati

OR.S.A.

Via Magenta, 13 - 00185 Roma
Tel. e Fax 06.4440.361

Il S.A.PENS. ha una propria indissolubile autonomia decisionale. Ai soci è garantita la più ampia libertà di espressione, assicurando il reciproco rispetto di tutte le opinioni politiche, ideologiche e di fede religiosa.



Nel contempo il sindacato respinge e non ammette alcuna influenza e ingerenza di organismi politici, ideologici e religiosi. (Dall'art. 2 dello Statuto S.A.PENS.)

È vietata e perseguibile civilmente e penalmente ai sensi della Legge sul diritto d'autore ogni forma di riproduzione della rivista compresi gli spazi pubblicitari senza consenso scritto dell'editore.

Sommario

3 Un passo avanti della politica.

4-9 Il caso Fca & Psa nel declino industriale dell'Italia.

10 Draghi non ha convocato Orsa & Sapens.

11 Quale piano nazionale di ripresa?

12-13 Le pensioni tra previdenza e assistenza.

14- 15 Parole al vento.

16 Ponte sullo Stretto di Messina: un'opera ormai fondamentale.

17-19 Le risposte ai vostri quesiti.

Un passo avanti della Politica

di Daniele Gorfer

Nella complessità della situazione italiana, europea e mondiale del momento dovuta alla crisi pandemica ed economica, finalmente quasi tutte le forze Politiche del Paese si sono unite lasciando da parte le divisioni croniche della partitocrazia, seguendo l'invito del Capo dello Stato.

Tali indicazioni sono state confermate dal Professore Mario Draghi nel suo discorso di insediamento nel quale afferma in riferimento alle forze politiche: "nessuno fa un passo indietro ma semmai è chiamato a farne uno in avanti nel rispondere alle necessità del Paese senza pregiudizi e rivalità".

Nei primi passi del nuovo Governo notiamo positivamente significative proposte e iniziative che dovranno seriamente concretizzarsi in azioni e fatti concreti per superare la fase critica e organizzare la ripresa economica italiana. La Segreteria Generale SAPENS si è già preparata nel caso che saremo chiamati incontri con il Governo, congiuntamente alla Confederazione ORSA.

Il SAPENS ritiene ribadire il sostegno attraverso una politica del Governo per un effettivo cambiamento sociale, rilanciando in particolare i seguenti obiettivi: - il ripristino integrale della perequazione su tutte le pensioni;

- la riduzione del carico fiscale sulla previdenza: oggi per il prelievo fiscale sulle pensioni i pensionati pagano oltre 50 miliardi di euro l'anno di Irpef, più 4 miliardi di euro per addizionale regionale e comunale;

- la separazione della previdenza dall'assistenza: quest'ultima deve essere pagata dalla fiscalità

generale, in tal senso la vera spesa pensionistica depurata oltre che dall'assistenza anche dal carico Irpef - è completamente coperta dalle entrate contributive;

- la difesa delle pensioni di reversibilità come prestazione previdenziale e non come assegno assistenziale: ponendo fine al taglieggiamento delle stesse nonché al raddoppio del carico fiscale;

- rilancio della previdenza pubblica; sostegno e tutela della non autosufficienza; promozione di misure per l'invecchiamento attivo e di inclusione sociale che valorizzi il pensionato in esperienza, competenza e solidarietà, da unire a politiche di welfare di consapevolezza sociale, che si coniughino con lo scopo di ridurre la povertà;

- una politica occupazionale che nasce anche dalla difesa delle imprese strategiche per il Paese, quali Ferrovie e infrastrutture Nazionali;

- l'eliminazione del lavoro precario e discontinuo con occupazioni stabili;

- l'istituzione di serie politiche che promuovano la maternità e la paternità;

- una riforma della Sanità pubblica e un rafforzamento dei Servizi territoriali.

Noi siamo pronti a costruire insieme questo futuro di vero cambiamento, quello della difesa degli interessi dei pensionati e delle loro famiglie.

Un progresso che nasce dal contributo di ognuno di noi con la partecipazione in prima persona e il sostegno alle proprie ragioni e a quelle del Sindacato che oggi più vi rappresenta, iscrivendovi e sostenendo le iniziative del SAPENS Sindacato Autonomo dei Pensionati. Cari saluti e auguri di buona salute a tutti.

Il settore *automotive* nell'industria Manifatturiera Italiana

Il caso Fca & Psa nel declino industriale dell'Italia

di Pasquale Felice

I**NTRODUZIONE** - Lo Stato viene visto come un soggetto unitario perché si dice che debba rappresentare l'insieme dei cittadini, tutti con pari diritti e tutti uguali tra di loro, in tali credenze viene propagandata anche la neutralità dello Stato e la convinzione della partecipazione dei cittadini, attraverso "libere" elezioni, alla formazione delle decisioni dello Stato stesso, come un organo degli "affari generali" della società.

La realtà è tutt'altra, lo Stato non è un organo unitario, al suo interno si intreccia una fitta rete conflittuale tra i diversi gruppi sociali, al cui vertice stanno i gruppi decisori in lotta tra loro attraverso i vari apparati quali partiti, sindacati, associazioni e gruppi di persone. L'unica unità presente nello Stato è quella del "*monopolio della forza*", sostenuta dalla barriera coercitiva e punitiva, ben rilevata da Antonio Gramsci.

Nello Stato, dunque, il potere politico esercita il suo potere con la forza, e poi esternamente ai suoi confini, sulla base della potenza e dell'autonomia che eserciterà, sarà sovraordinato oppure subordinato ad altri Stati - com'è il caso dell'Italia in questa fase - supino ed esecutore di volontà altrui, retto da gruppi dirigenti incapaci di garantire la necessaria sicurezza alla popolazione in questa nuova fase multipolare che avanza.

Infatti, ignorano qualsiasi politica finalizzata a ricercare autonomia nello sviluppo dei settori strategici e tecnologici, dall'agroalimentare ai dispositivi sanitari, dall'energia all'aerospazio, alla grande industria manifatturiera, nessuna strategia di controllo e di tutela delle aziende italiane pubbliche o private che siano. I gruppi dirigenti italiani stanno disarmando la nazione rendendola più debole nel contesto internazionale. Scambiando

la necessità di ricercare e rafforzare alleanze con altre nazioni - con pari dignità e opportunità - si pongono subalterni alle stesse, con l'illusione di ricavarne così protezione e amicizia. In tal senso, in questi ultimi 30 anni, hanno incentivato e permesso la svendita delle aziende, delle attività, delle banche, delle assicurazioni, dei trasporti, ecc... lasciandoci le cosiddette attività culturali e/o la ristorazione, i servizi ... balneari !!!

Non che non ci vogliano anche queste attività, d'altra parte il nostro paese è ricco di luoghi interessanti, di storia e cultura, celebrato dal maestro del *gran tour* Johann Wolfgang von Goethe. Ciò che non vogliamo è quel *modello turistico estrattivo* - fondato sul prelievo predatorio delle risorse dei territori, dalla mercificazione e dalla museificazione delle città, che stravolge e degrada le condizioni di vita della popolazione.

L'accadimento pandemico da Covid-19 ha altresì mostrato i danni di siffatte trasformazioni delle città d'arte e/o dei piccoli centri antichi; infatti, l'abbandono degli stessi, la sostituzione della popolazione e delle relative attività produttive, con trasformazioni alberghiere, B&B, esercizi commerciali e di ristorazione, cambiavalute, etc... ha chiaramente indicato che la turisticizzazione, il turismo non è il petrolio dell'Italia.

Un'economia fondata sul turismo non può andare bene per il Paese e per gli italiani, non è possibile vivere e progredire delocalizzando e cedendo le industrie e le fabbriche all'estero, costruendo alberghi e ristoranti in Italia. La vicenda dei dispositivi di protezione sanitari, fondamentali per affrontare la pandemia, insegna che se gli stessi non vengono prodotti nel paese, nessuno verrà in nostro aiuto e le conseguenze ricadranno sulla

The logo for Fiat Chrysler Automobiles (FCA) consists of the letters 'FCA' in a bold, blue, sans-serif font.

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

The logo for PSA Groupe consists of the letters 'PSA' in a bold, dark blue, sans-serif font.

GROUP E

popolazione. L'Italia è sempre un paese manifatturiero, lo dimostrano le cifre di beni e servizi che esporta ogni anno, che lo collocano tra i primi 10 paesi esportatori nel mondo. Pur tuttavia importanti filiere industriali sono state perse, disperse, spezzettate e vendute, pubbliche e/o private che siano. Imprese di preminente interesse generale e strategiche sono state dismesse, fuse e/o cedute, con costi sociali e danni enormi per il paese e i lavoratori.

Accompagnate da norme create ad *hoc* dai decisori politici nel mito del "libero" mercato. Tra queste, la filiera della siderurgia che ancora oggi non contempla un piano strategico nazionale basato su nuove tecnologie a basso impatto ambientale che trattenga in Italia, ad esempio, la produzione di rotaie per il trasporto ferroviario, prodotte unicamente nelle acciaierie di Piombino, e che si stanno avviando ad una tragica chiusura pilotata.

Per non parlare dell'importante settore industriale ferroviario del paese, svenduto ai giapponesi di Hitachi, oggi in balia di una fusione tra Hitachi Rail e Hitachi STS, fondamentale nelle missioni industriali, viste le rilevanti commesse pubbliche, orientate alla necessità di sviluppare l'industria ferroviaria nel rilancio del sistema ferroviario italiano sia urbano che extraurbano - tra l'altro collegato alla produzione delle rotaie sopra ricordate.

In Italia rischia di scomparire l'intera filiera industriale del materiale rotabile, sia dei treni che degli autobus. Sono infatti note le vicende della IRISBUS chiusa in Italia ma rimasta aperta in

Francia, dove continua costruire autobus. Un segmento, come vedremo, legato in qualche modo alla FIAT/FCA attraverso la IVECO. A costruire autobus, in Italia, per adesso è rimasta la Breda Menarini Bus - oggi Industria Italiana Autobus (IIA) partecipata da Leonardo.

L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

L'industria definita *automotive* è un ramo dell'industria manifatturiera che si occupa della costruzione di veicoli a motore per il trasporto di persone e merci su gomma. Caratterizzata da un elevato impiego di capitale progetta e commercializza i veicoli che produce. Detta industria è stato un settore rilevante per l'industrializzazione, dal *fordismo* che si basava sull'utilizzo della tecnologia della catena di montaggio, alla teoria del *toyotismo* basata sull'eliminazione degli sprechi della produzione, degli stock e dei costi di magazzino, con una produzione snella, rapida e flessibile, alla presente fabbrica *robotica*.

Dalla fine degli anni '80, dopo il crollo del muro di Berlino e la fine del mondo bipolare USA-URSS, in concomitanza con il fenomeno della globalizzazione statunitense e dello sviluppo dell'informatica, il settore automobilistico ha cambiato nuovamente pelle. Il settore automotive divide e delocalizza la filiera della produzione nei diversi paesi a livello globale, sulla base della convenienza economica. Detto percorso vede diminuire la produzione nei paesi occidentali (Europa, Nord America, Giappone) e la vede

aumentare nei paesi emergenti (Cina, India, Corea del Sud, Brasile, Messico). In detto passaggio, tra gli anni '90 e gli anni 2000, l'industria automobilistica aumenta la media della produzione, passando da una media di 40 milioni di autovetture ad una media di 55 milioni, implementando numerose variazioni costruttive, tecnologiche e normative, modificando altresì la composizione delle materie prime impiegate, oltre l'acciaio, il ferro, il vetro e gomma, anche l'alluminio, la plastica, nuovi tessuti e i *chip* per computer. In tale passaggio i principali *competitor* del settore accentuano la tendenza alla concentrazione per ridurre i costi fissi della produzione industriale.

Nei trascorsi decenni, queste sono state le riconfigurazioni più importanti. La Volkswagen ha acquisito numerosi marchi (Audi, Porsche, Seat, Skoda, Lamborghini, Bentley, Bugatti, Scania [veicoli commerciali], Ducati [moto]); la Renault ha agito su numerose alleanze (Nissan, Mitsubishi, Alpine, Samsung, Dacia, Lada, Infiniti); General Motors (Cadillac, Chevrolet, GMC, Buick); Hyundai (Kia e Genesis); PSA (Peugeot, Citroen, Opel); FIAT-CHRYSLER (Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Abarth, Dodge, Jeep).

Il settore automobilistico prosegue ancora oggi la strada degli accorpamenti e delle fusioni, ciò allo scopo di coniugare sempre più l'informatica all'ingegneria, per produrre novità tecnologiche sempre più avanzate attraverso propulsioni ibride (con due motori, uno termico e l'altro elettrico) ed elettriche (con l'impiego del solo motore elettrico), concepite con più moderni sistemi di sicurezza attiva e passiva alla guida. Una rivoluzione tecnica sollecitata da nuovi interventi normativi intesi a favorire la prevenzione ambientale, con lo sviluppo di motorizzazioni più efficienti e sicure con nuove tecniche di alleggerimento del veicolo.

Passaggi che comportano ulteriori fenomeni di concentrazione per ridurre i costi e gli investimenti in ricerca e sviluppo, molto più alti nell'industria automobilistica, rispetto ad altri settori industriali. Le concentrazioni, le collaborazioni, le partecipazioni tra i vari costruttori, si concretizzano nella realizzazione congiunta di prodotti e tecnologie, con l'impiego di un numero sempre più ristretto di piattaforme condivise per produrre un numero sempre più elevato di automobili (nel decennio 2004/2014, il numero medio delle piattaforme è diminuito del 20% ed il numero dei veicoli prodotti per piattaforme è aumentato del 30%).

La tendenza alla concentrazione in corso permette ai costruttori di ottimizzare gli investimenti in attrezzature, di massimizzare la capacità produttiva degli stabilimenti, riducendo sia i costi fissi che variabili (tra questi l'incremento dei prezzi delle materie prime di acciaio, alluminio, rame). Uno scenario dal quale potrebbe rivelarsi una nuova configurazione dell'industria automobilistica. Analizziamone a sommi capi le conseguenze, soffermandoci sulla recente fusione FCA&PSA.

LA TRASFORMAZIONE DELL'INDUSTRIA DELL'AUTO

L'Italia, in Europa, dopo Germania, Spagna, Francia, Repubblica Ceca e Slovacchia è il 6° produttore di autoveicoli (se si considera anche il Regno Unito che è al 5° posto, l'Italia scarrucola al 7° posto). Nel decennio 1990/2000 la produzione italiana di autoveicoli si attestava intorno a 1,7 milioni di pezzi; nel decennio 2010/2020 intorno agli 889.000 pezzi. Un dimezzamento. Per quanto riguarda l'occupazione, complessivamente l'*automotive* italiano attualmente impiega circa 250.000 lavoratori (di questi, 50mila circa in FCA, e 165mila circa nella componentistica), pari al 7% dell'intero settore manifatturiero.

Le aziende che producono componenti automotive rappresentano un'eccellenza della manifattura



italiana, competitive e molto apprezzate a livello internazionale, rappresentano il 4,6% di tutto l'export italiano, avendo seguito l'evoluzione tecnologica dell'auto e il suo passaggio all'elettrificazione e all'automazione.

La produzione europea e italiana di vetture, rispetto al passato, è crollata, le auto prodotte nei paesi Ue rappresentano appena il 19,7% della produzione mondiale, gli addetti diretti e indiretti sono circa 3,4 milioni di occupati (appena sopra l'11% dell'intero settore manifatturiero europeo). I tempi del lavoro di massa in fabbrica sono scomparsi e la classe operaia novecentesca del lavoro salariato esecutivo, confinata numericamente, non è più quella odierna della fabbrica robotizzata.

Anche nel settore automobilistico l'Unione europea ha fallito, di fatto i diversi Paesi hanno agito per proprio conto, e non vi è stato un fronte comune per implementare un *automotive* europeo forte e capace di svolgere un ruolo guida politico, da qui le conseguenze sociali e occupazionali, quali appunto quelle previste per l'abbandono del diesel che costerà un milione di posti di lavoro europei.

Ritornando alla trasformazione e all'evoluzione tecnologica dell'auto, studi e ricerche del settore hanno evidenziato che le cinque tendenze principali, che caratterizzeranno questa evoluzione, saranno: l'elettrificazione, la guida autonoma, l'auto condivisa, le connessioni (tanto da trasformarla in un computer su ruote), i continui aggiornamenti che ne accorceranno irrimediabilmente la vita.

Infatti, se oggi un modello di auto dura circa 10 anni, dopo, nel prossimo futuro, la vita di un modello di auto durerà 1 anno soltanto, a motivo delle continue e numerose innovazioni tecnologiche e delle necessità di aggiornare e cambiare *hardware* e *software* ...

Recenti studi e statistiche hanno quantificato che nel 2030 - fra dieci anni appena - in Europa circoleranno circa 200 milioni di veicoli, con una riduzione del parco auto attuale di circa 80 milioni di unità. A motivo delle suddette tecnologie che stanno anche cambiando l'auto ma anche il concetto di trasporto privato.

Quelli di una certa età, ricordano ancora l'acquisto della prima auto, uno *status* ideale, un evento che spesso coincideva con il compimento dei 18 anni e con il conseguimento della patente di guida. Oggi non è più così, tantissimi giovani, in particolare nelle grandi città metropolitane, non sono più

interessati a un'auto di proprietà (tra l'altro un bene costoso che spesso non possono neppure permettersi, visti i loro redditi inferiori di circa il 20% rispetto a quelli delle generazioni precedenti). Così in Italia il numero delle patenti di guida rilasciate negli ultimi 15 anni sono calate del 25% circa, ed il numero delle vetture intestate a giovani tra i 18-30 anni sono diminuite del 50%. A nessuno interessa possedere un oggetto che resta fermo, inutilizzato per molto tempo, soltanto gli anziani e gli adulti in generale possiedono una vettura di proprietà, i giovani sono orientati a utilizzare le auto *car sharing*, la "mobilità condivisa". Anche il noleggio occasionale di un'auto costa meno rispetto all'acquisto, tanto è vero che i contratti di noleggio sul totale delle immatricolazioni sono passati dallo 0,5% del 2013 a oltre il 5% del 2017.

Questi dati, dovrebbero farci capire che occorre procedere e condurre studi e ricerche, conoscere la realtà, per poi poter intervenire.

STELLANTIS

Dalla fusione FCA e PSA nasce Stellantis, quarto gruppo mondiale dopo Volkswagen, Toyota e Renault/Nissan. Il nome Stellantis, che deriva dal latino *stello*, "essere illuminato di stelle", è una composizione azionaria i cui principali azionisti sono: Exor (finanziaria della famiglia Agnelli) 14,4% delle quote; EPF e FFP (società della Famiglia Peugeot) 7,2%; BPI (Banque publique d'investissement dello Stato francese) 6,5%; Dongfeng (casa automobilistica dello Stato cinese) 5,6%. Alla famiglia Peugeot è riservata l'opportunità di accrescere la propria quota acquistando le quote dei cinesi che dovrebbero scendere al 4,5% ed eventualmente da quote dello stato francese.

La composizione del nuovo Consiglio di amministrazione, nonché l'organigramma della società, ci dicono molto per capire chi comanda nella fusione FCA & PSA, pertanto più che una fusione alla pari, la nuova riconfigurazione societaria indica un'acquisizione di FCA da parte di PSA, infatti, in tal senso gli azionisti di FCA riceveranno un extradividendo miliardario.

Anche se sarà possibile constatarlo concretamente quando sarà presentato il piano industriale, i 3 o i 4 miliardi di risparmio, che dicono siano garantiti da detta fusione in un prossimo futuro, già oggi vedono gli impianti siti in Italia molto deboli, in pericolo; adducendo a scuse riferite all'ambientalismo si può già pensare a tagli del

diesel e delle produzioni dei motori endotermici a vantaggio di quelli elettrici. Infatti, è evidente che lo Stato francese non permetterà tagli in Francia né tanto meno in Germania (Opel) per opportunità geopolitiche, così come nei siti delocalizzati per opportunità geoeconomiche, non resta dunque che la evidente debolezza dell'Italia.

FCA si è presentata a quest'appuntamento con dimagrimenti nei diversi perimetri aziendali, azioni che hanno condotto FCA nel 2018 ad avere un profitto netto di circa 5 miliardi, con una riduzione del debito industriale di 2,4 miliardi ad un attivo di 1,9 miliardi.

Ai quali vanno ad aggiungersi i 6,2 miliardi del 2019 per la vendita della Magneti Marelli ai giapponesi; ai quali vanno altresì ad aggiungersi i 6,3 miliardi del 2020, beneficiando della garanzia pubblica del Governo Conte2 ... e pensare che FCA beneficia dei diversi paradisi fiscali protetti dall'Unione europea, evitando di pagare le tasse in Italia ...

In Francia le fabbriche, in Olanda le tasse di favore, all'Italia non resta che pagare i sussidi pubblici ...

Ma non è finita qua, all'indomani della fusione FCA&PSA, la finanziaria Exor della famiglia Agnelli, ha reso noto di avere avviato lo scorporo e la vendita dei rami del gruppo CNH Industrial (gruppo veicolistico che fa capo a Exor), nei rami di attività camion e autobus, e di avere una trattativa in corso con la società cinese FawJiefang (controllata dallo Stato cinese).

Un ennesimo stravolgimento societario, come tanti che hanno interessato la FIAT in questi ultimi decenni, che segna definitivamente la scomparsa in Italia del marchio Iveco. Mentre non si conosce che fine faranno i rami di CNH Industrial dei trattori e mezzi speciali per le costruzioni e l'agricoltura.

LE RESPONSABILITÀ DEI DECISORI ITALIANI E IL RUOLO DELLA FRANCIA

I decisori italiani, alternatisi negli ultimi trent'anni al governo oppure all'opposizione, non hanno mai agito per garantire la sicurezza nazionale in settori strategici, ed hanno permesso che si allontanassero dall'Italia intere filiere di produzione, comprese le ricollocazioni estere delle sedi legali e fiscali delle società. Con seri danni economici in riferimento a marchi e brevetti così come dei fatturati, soldi e economie che così sono uscite dal Prodotto interno lordo italiano, con conseguenti ripercussioni negative sul rapporto Deficit/Pil, per non parlare delle conseguenze sull'occupazione e dunque sul

benessere della popolazione italiana.

Nella presente introduzione abbiamo brevemente accennato al ruolo dello Stato e delle responsabilità dei decisori politici nella deindustrializzazione italiana, con danni incalcolabili per il paese, nel suo tragico impoverimento ben rappresentato nella presente crisi pandemica/sanitaria. Infatti, i danni economici e quelli sociali, altresì delle irrimediabili perdite di vite umane, sono riferibili sia ai tagli al sistema sanitario dovuti alle politiche che hanno impoverito la nazione, ma anche alla mancata autosufficienza nella produzione nazionale dei dispositivi sanitari (sia individuali che, ad esempio, dei ventilatori polmonari).

Nel trentennio appena trascorso, della dissennatezza globalista e dei parametri di Maastricht, i gruppi dirigenti italiani hanno svenduto la nazione supini all'alleato atlantico, intessendo una relazione speciale tra Italia e Francia, quest'ultima costruendo una "tela di ragno" che ha catturato politici, uomini d'affari, funzionari italiani, premiati con Legion d'onore (*Ordre national de la Légion d'honneur*, la più alta onorificenza conferita dallo Stato francese) e simili, purché allineassero in posizione subordinata Roma agli interessi di Parigi.

La strategia dello Stato francese mira a conquistare parti importanti dell'industria e dell'economia italiana allo scopo di bilanciare la potenza industriale della Germania, per presentarsi forte nel confronto franco-tedesco. Altresì, ricorrendo all'occorrenza alla narrazione dell'"integrazione europea", che per l'Italia non è affatto tra pari, ma che ha ormai svelato un'Europa e le sue istituzioni quali strumenti per portare avanti interessi nazionali dei diversi paesi, sotto i quali l'Italia soccombe per demeriti dei propri gruppi dirigenti. L'unica acquisizione tentata dall'Italia - tra l'altro partita con l'acquisto di quote societarie detenute da una società Sud Coreana - ha riguardato l'azienda francese dei Chantiers de l'Atlantique da parte di Fincantieri, contro la quale non soltanto si è messo di traverso lo Stato francese ma finanche la Commissione europea, perché danneggerebbe la concorrenza "*nel mercato delle navi da crociera*" (!?!) e sfiorerebbe il regolamento Ue sulle concentrazioni.

Nel mentre in tutto il mondo si perseguono colossi industriali e tecnologici, l'Unione europea sembra intervenire per impedire il costituirsi di un protagonista europeo nella cantieristica navale, sol perché italiano! Non è la prima volta che all'Italia

viene impedito di comprare aziende in Francia, infatti, già qualche anno fa, in violazione del cosiddetto diritto comunitario europeo, fu impedito all'Enel di acquisire la Compagnie di Suez, colosso del gas e dell'elettricità francese. Anche allora il governo francese, primo ministro Dominique de Villepin, agì a protezione della propria impresa facendo confluire Suez in Gaz de France.

Sono molte altre le partite aperte tra Italia e Francia che interessano grandi industrie strategiche, intrise di sostanza geopolitica, ad esempio la lotta tra Leonardo e il Gruppo francese Safran per la fornitura di motori per il nuovo elicottero da combattimento per l'esercito statunitense, una commessa miliardaria che poi porterebbe in Italia manutenzione e logistica. Una lotta molto simile a quella condotta sempre dalla Francia per impedire a Leonardo di armare le navi militari dei cantieri navali Fincantieri in Francia, favorendo la concorrente francese Thales.

Possiamo poi ricordare le mire su banche e assicurazioni italiane che interessano imprese centrali nella nostra economia, e che potrebbero indebolire il sistema imprenditoriale e depotenziare il sistema finanziario, da Unicredit a Mediobanca, alle Assicurazioni Generali.

CONCLUSIONI

Quanto sopra per invitare a considerare i diversi accadimenti inserendoli nella più complessa epoca di transizione nella quale ci troviamo, all'indomani del tramonto del globalismo che non significa l'abbandono di concentrazioni, che - come



abbiamo visto - sempre si fanno per fare profitti e per ridurre i costi industriali del lavoro. Oggi, nel contesto multipolare che si va sempre più rafforzando, le questioni nazionali si ripropongono in forme nuove e sempre più stringenti, che accentuano gli interessi delle diverse nazioni, anche in Europa.

Non possiamo pertanto riferirci soltanto agli aspetti economicisti, le piattaforme europee comuni tra lavoratori, ad esempio su orario di lavoro e salario, e uguali diritti del lavoro, nel caso di FCA & PSA (da rendere possibili tra Italia e Francia, magari da estendere anche nelle diverse aree di delocalizzazioni, ad iniziare dai paesi dell'Est europeo), sono soltanto dei giusti obiettivi sindacali che occorre sostenere. Tutt'altra questione l'obiettivo politico di creare una nuova società automobilistica italiana, rivendicando gli impianti FCA in Italia, quali patrimonio dello Stato italiano, frutto di precedenti svendite di aziende pubbliche italiane, tra le quali l'Alfa Romeo, nonché dei giganteschi aiuti pubblici ricevuti. Occorrono però visioni ampie, che si estendano molto. L'automobile, al pari dell'edilizia, anche se indebolita, ancora rappresenta un settore trainante di diverse filiere produttive ed economiche, ma non è più determinante. A tal proposito, poco sopra brevemente accennato, abbiamo cercato di descrivere i cambiamenti epocali del mondo dell'auto e del concetto di trasporto privato che si va evolvendo. Siamo d'accordo che qua ci vuole la politica, il presidente francese Macron ha chiaramente dichiarato che subordinerà gli aiuti al settore dell'*automotive* a condizione che le fabbriche producano auto in Francia, anzi che vengano riportate nel paese anche quelle produzioni o funzioni che sono all'estero e/o che sono state trasferite all'estero.

Però deve essere altrettanto chiaro che non è il piano europeo del Next Generation Eu che salverà l'Italia, né tanto meno pensare che l'industria automobilistica risolleverà le sorti dell'Italia.

Quel che occorre è una vera forza politica che restituisca ai lavoratori e alla popolazione in generale una reale integrazione politica e sociale, che spazzi via le quinte colonne interne dei potentati stranieri, e favorire un sistema nazionale di economia politica per difendere le industrie strategiche e le nostre filiere di produzione, politiche se servono a tutelare e creare posti di lavoro e miliardi di Pil aggiuntivi e a svilupparsi autonomamente.

Draghi non ha convocato Orsa & Sapens

di Segreteria Generale Sapens

Soltanto CGIL, CISL, UIL e, separatamente, UGL hanno ricevuto "l'invito a palazzo"! Quindici minuti a testa, per **riverire** quello che è già noto, in merito a una nuova proroga della cassa integrazione (probabilmente fino a giugno), sul *recovery fund*, sul piano vaccini, sulla riforma fiscale, sulla riforma della pubblica amministrazione, sulle pensioni, ecc. ecc...

Un fronte confederale con i vertici divisi tra chi vuole (CISL) un nuovo patto di concertazione tipo Ciampi 1993 e chi vuole concertare via via su singoli patti (CGIL).

Tutto ciò mentre non si ha nessuna idea su quello che è già da tempo un problema sociale, già dal 2008, dall'inizio della grave crisi economica, oggi aggravata dalla pandemia, ovvero il problema della mancanza di lavoro. Che via via si sta aggravando sempre di più sia perché avanza l'industria 4.0 con più macchine e robot al posto dei lavoratori, sia perché tende a stabilizzare le nuove modalità del lavoro tipo *smart working*.

I soldi del *recovery* non sono quella marea di miliardi che si tende a propagandare e non sono affatto sufficienti ad aiutare lavoratori e imprese, specialmente se avverrà la selezione auspicata da Draghi di sostenere le aziende produttive e abbandonare al loro destino quelle non produttive. Ciò che manca è un parallelo progetto di investimenti autonomi di valenza strategica, complementari a quelli comunitari, di rilancio dei settori strategici del Paese. Guidati dallo Stato con quelle spese a debito "buono" (investimenti in infrastrutture, reti), capaci di mobilitare il risparmio privato a sostegno della ricostruzione nazionale, basterebbe una minima percentuale del risparmio degli italiani che oggi ammonta a 4.400 miliardi di euro.

Considerando la crisi sanitaria/economica, in presenza di una grave crisi occupazionale, noi non possiamo più tollerare che per rispettare il *principio dell'equilibrio di bilancio e/o gli obiettivi di finanza pubblica*, si continui a scaricare tutto sulle pensioni, aggravando la commistione tra spesa assistenziale e spesa pensionistica, prelevando sia dalle pensioni in essere che da quelle future.

Non proviamo rammarico per la mancata convocazione di ORSA, affermiamo soltanto il nostro interesse e quello dei lavoratori e pensionati italiani, a ricercare una terza strada tra la *padella* e la *brace*, diventando i protagonisti (*i cuochi*) della ricostruzione italiana post pandemica. In tal senso ci attiveremo, riprendendo le mobilitazioni e le lotte, ripopolando quelle strade e quelle piazze oggi vuote.

Il conflitto sociale - come diceva il nostro Niccolò Machiavelli - è vitale, da questo infatti scaturisce il progresso sociale e civile.



Quale piano nazionale di ripresa?

● *A cura della redazione del Cicerone*



Il nuovo governo Draghi/Mattarella si è insediato. Adesso vediamo se l'approccio di rigore e dell'austerità a tutti i costi, come Draghi stesso ebbe a dire al Meeting di Rimini del 18 agosto scorso, verrà meno. Vedremo se, come egli ebbe a scrivere nella sua lettera pubblicata il 25 marzo scorso dal Financial Times, il nuovo esecutivo risponderà immediatamente al crack economico pandemico, attingendo anche dai livelli del debito pubblico.

I pensionati e il popolo italiano auspicano un grande progetto nazionale capace di ridare prospettive al Paese, si aspettano che l'Italia sia "ricostruita" con politiche che aumentino la domanda interna, attraverso una ristrutturazione profonda dell'economia, che preveda, nella prima fase, l'auspicio di politiche assistenziali più mirate per coloro che hanno sofferto e soffrono a motivo della crisi pandemica.

L'indirizzo politico atlantista – in ossequio alla nuova amministrazione americana - ed europeista

– di dipendenza ai fondi europei – potrebbero però rivelarsi un cappio al collo per la nostra economia. A nostro parere una rinascita italiana dovrebbe accompagnarsi ad ambiziose scelte più autonome, sia per ricoprire il vuoto determinatosi nel Mediterraneo per la passività dei precedenti governi italiani, sia con investimenti caratterizzati da maggiore autonomia. Occorre evitare di riferirsi all'americanismo più allineato, così come alla dipendenza dai fondi europei.

Soltanto una visione dell'interesse nazionale e un nuovo sistema di relazione tra stati, che ci permetta di trattare con pari dignità, presuppone la nostra ricostruzione. Il riscatto dell'Italia, protagonista nel contesto internazionale, con programmi ambiziosi, rimanda al sogno italiano, al miracolo economico del dopoguerra, ad opera di uomini come Enrico Mattei, Felice Ippoliti, Adriano Olivetti.

Un "sogno" bruscamente interrotto, prima con la morte "sospetta" di Adriano Olivetti nel 1960, che mette fine allo sviluppo italiano dei calcolatori elettronici (ricordiamo che anche l'uomo di punta di Olivetti, Mario Tchou, morì in uno strano incidente stradale nel 1961) ; poi con il tragico assassinio di Enrico Mattei nel 1962, che mette fine ai progetti energetici italiani; ed infine con l'arresto per presunte irregolarità amministrative di Felice Ippolito nel 1964, che cancella i programmi di energia nucleare italiani.

Tragici accadimenti – probabilmente riferibili a interessi stranieri ma anche interni - che hanno distrutto delle vite umane e che hanno messo l'Italia in un ruolo subalterno nel contesto internazionale, fermando quel miracolo economico che si stava proiettando in settori produttivi strategici e avanzati, di cui avrebbe sicuramente beneficiato tutto il popolo italiano.

Le pensioni tra previdenza e assistenza

*Basta tagli sulle pensioni, si al pagamento
integrale della perequazione. - No ai
taglieggiamenti sulle pensioni di
reversibilità alle persone vedove*

di Pasquale Felice

●.....



Il 16 febbraio 2021 è stato presentato l'ottavo Rapporto sul sistema previdenziale italiano, aggiornato al 31 dicembre 2019, a cura del Centro Studi e Ricerche Itinerari Previdenziali. Il dato più importante evidenzia che la spesa di natura previdenziale è sostenibile e si conferma sotto controllo, con un'incidenza sul PIL del 12,88%, in linea con la media europea. Non solo, andando a considerare la spesa pensionistica al netto dell'IRPEF l'incidenza sul PIL risulta dell'8,77%, dunque ben al di sotto della media Eurostat.

Da molti anni Alberto Brambilla del Centro Studi e Ricerche Itinerari Previdenziali si batte affinché vi sia un'importante opera di riclassificazione della spesa, con ripartizione tra previdenza e assistenza, insomma, una giusta e corretta esposizione dei dati che tenga distinte la spesa pensionistica da quella previdenziale, non soltanto per motivi di controllo delle prestazioni ma anche perché derivanti da una diversa politica.

Al contrario, la mancata separazione tra previdenza e assistenza fa sì che, come al solito, nei report statistici l'Istat – come quelli resi noti il 17 febbraio 2021, appena il giorno dopo di quelli resi noti dal Centro Studi Itinerari Previdenziali – continui a indicare che la spesa pensionistica (destinata alle pensioni di invalidità, vecchiaia e superstiti) assommi a 273 miliardi, ovvero al 15% del PIL, un dato molto più alto della media europea sopra detta.

Pertanto, risulta evidente come una corretta determinazione e comunicazione di questi dati sia fondamentale per impedire che sovrastime convincano Unione Europea, Osce e agenzie di rating a pretendere tagli e riforme del sistema pensionistico quando il problema – tutto italiano – è invece l'esplosione di forme assistenziali messe impropriamente sotto il capitolo pensioni. A questo proposito ricordiamo che si era insediata - e dovrebbe lavorare - una Commissione per la classificazione della spesa previdenziale e assistenziale, per la verità già prevista da una legge del 1989 (Legge n.88).

Così, definendo “previdenza” un trattamento pensionistico determinato in base ai contributi versati durante una precedente attività di lavoro e “assistenza” un trattamento o integrazione devoluto per tutelare una situazione di bisogno (che dovrebbe essere a carico della fiscalità generale), riportiamo qui di seguito alcuni dati del citato Rapporto.

- La spesa pensionistica di natura previdenziale è stata nel 2019 di 230,259 miliardi di euro, mentre la spesa per l'assistenza (prestazioni invalidi civili, indennità di accompagnamento, pensioni e assegni sociali, pensioni di guerra) ha raggiunto i 22,835 miliardi (escludendo altre prestazioni assistenziali quali le integrazioni al minimo, le maggiorazioni sociali, gli importi aggiuntivi).

- I pensionati, sempre nel 2019, sono 16.035.165 unità e gli occupati 23.376.000, mentre il rapporto tra occupati e pensionati tocca la quota 1,4578. Un valore fondamentale per la tenuta del sistema pensionistico a ripartizione come quello nostro, molto prossimo all'1,5 indicato come soglia necessaria per la stabilità di medio e lungo termine del sistema.

- Nel 2019, su oltre 16 milioni di pensionati, quasi la metà di questi (8.137.540 unità) sono totalmente o parzialmente assistiti dalle molte prestazioni assistenziali sopra evidenziate, alle quali vanno aggiunte le pensioni sociali, le pensioni di cittadinanza, il reddito di cittadinanza e le quattordicesime mensilità.

In tal senso, occorre riportare l'assistenza entro i diritti previsti dalla Costituzione sia per tutelare tutti i cittadini in condizione di bisogno sia affinché tutti siano chiamati a contribuire alla spesa in base ad una effettiva progressività di reddito, dunque attraverso la fiscalità generale.



Parole al vento!

a cura della redazione del Cicerone

Iniziativa Evoluzione demografica in Europa - libro verde sull'invecchiamento. Alla Commissione Europea Consultazione pubblica: Evoluzione demografica in Europa – libro verde sull'invecchiamento.

Link: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12722-Green-Paper-on-Ageing>

Oggetto: Consultazione pubblica: Evoluzione demografica in Europa – libro verde sull'invecchiamento.

In riscontro alla consultazione pubblica di cui all'oggetto, sul fenomeno dell'invecchiamento della popolazione in Europa, la scrivente Organizzazione, Sindacato Autonomo dei Pensionati S.A.PENS. – OR.S.A, si pregia di contribuire con dei commenti propositivi - di cui al documento sotto riportato – che auspica siano tenuti in conto per sviluppare e perfezionare ulteriormente l'iniziativa. Il documento è stato realizzato con l'intento di proporre idee e soluzioni che tengano conto del mutamento dei tempi, anche e soprattutto alla luce degli ultimi accadimenti pandemici. Per tale ragione si è reso necessario improntare lo studio su due macro-fronti: quello economico e sociale da una parte, e quello giuridico dall'altra. La conclusione cui si giunge, alla luce delle analisi scientifiche perpetrate, è la necessità di considerare i cambiamenti demografici e di invecchiamento della popolazione tenendo conto di cinque punti fondamentali:

1. il primo è di carattere culturale e comporta la valorizzazione della persona umana in tutte le sue variabili fisiche e psichiche;
2. il secondo punto è una rivisitazione critica delle politiche di smantellamento dello Stato sociale e dei sistemi pensionistici e sanitari adottate nell'ultimo trentennio in corrispondenza con la precarizzazione del mercato del lavoro;
3. il terzo punto deve tendere alla progettualità di

nuovi sistemi di welfare che sfruttino le opportunità che il modello di multilevel governance europeo offre;

4. il quarto punto è rappresentato dalla necessità di una Europa sociale forte per transizioni giuste;

5. il quinto punto prevede l'inclusione di un approccio strategico di genere, che si ponga l'obiettivo del raggiungimento dell'uguaglianza di opportunità tra donne e uomini in ogni ambito della società.

Il Sindacato S.A.PENS. - OR.S.A con tale contributo, è proteso al confronto virtuoso e proattivo con le istituzioni europee.

IL CONTRIBUTO DEL SAPENS È REPERIBILE SUL SITO DELLA COMMISSIONE EUROPEA

AL SEGUENTE LINK:

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12722-Green-Paper-on-Ageing/F1306207>

Come si constata dalla riprodotta nota, il SAPENS, nello scorso mese di dicembre, in riscontro alla consultazione pubblica su "*Evoluzione demografica in Europa – libro verde sull'invecchiamento*", ha inoltrato un proprio documento con l'intento di proporre idee e soluzioni che tengano conto del fenomeno dell'invecchiamento della popolazione, anche e soprattutto alla luce degli ultimi accadimenti pandemici. Tenendo altresì in considerazione le tematiche di tutela delle pensioni e dei pensionati.

Una iniziativa fortemente sostenuta dalla Segreteria Generale – in parallelismo con il contributo di AGE Italia, anche questo inoltrato alla su riferita Commissione europea, pur debole nelle parti e nella tutela dei sistemi previdenziali pubblici in essere – con la convinzione di essere in qualche modo ascoltati, soprattutto in virtù dei richiami della Commissione ad esprimersi in proposito.

Purtroppo, così non è andata! I contenuti del

contributo del SAPENS, ma anche di altri Sindacati e/o Associazioni dei diversi paesi europei, sono stati completamente ignorati. “Alla faccia del bicarbonato di sodio”, avrebbe detto il nostro beneamato Totò. È amaro constatare che gli appelli alla partecipazione, alla “democrazia” delle istituzioni europee, sono soltanto appelli di facciata che niente hanno a che fare con una reale partecipazione diretta delle popolazioni europee.

Infatti, “parole al vento”, è proprio questa la realtà che ci presenta la lettura del “LIBRO VERDE SULL’INVECCHIAMENTO DEMOGRAFICO”, pubblicato da Bruxelles lo scorso 27 gennaio 2021, (il cui testo integrale in italiano è reperibile al link: https://ec.europa.eu/info/files/green-paper-ageing-fostering-solidarity-and-responsibility-between-generations_it

Sono trent’anni che in Italia le diverse forze politiche si accaniscono contro lo Stato sociale, in particolare contro le pensioni, sia in essere che in divenire, a motivo di una presunta insostenibilità dei sistemi previdenziali, alimentando a tale scopo la guerra tra vecchi e giovani, vantando una

presunta solidarietà e responsabilità tra le generazioni. Mentre è risaputo che le future pensioni dei giovani non garantiranno loro di vivere una vecchiaia serena e dignitosa, come pure è risaputo che dette pensioni sono il frutto di una vita lavorativa discontinua, precaria, con lunghi periodi di disoccupazione, con ridotte contribuzioni previdenziali. Il problema è e rimane il lavoro.

Siamo al ridicolo, in special modo in Italia, mentre le aziende chiudono e i disoccupati aumentano, e nessuno attua politiche per raggiungere una piena e buona occupazione, il “Libro verde” della Commissione europea rilancia la necessità di lavorare fino a 70 anni, in Italia fino a 71 anni (pag.15), per stabilizzare il rapporto tra popolazione non in età da lavoro e popolazione in età da lavoro e per rispondere all’aumento della speranza di vita (pag.13).

Le istituzioni europee, in perfetta sintesi con i governi nazioni, si apprestano dunque a ripetere la ricetta dell’austerità pensionistica, già prevista nelle riforme del *Recovery fund*.



Ponte sullo Stretto di Messina: un'opera ormai fondamentale

● *di Francesco Rossellini* ●

Del ponte sullo stretto di Messina, se ne parla da oltre 51 anni, il progetto definitivo è stato fatto decenni fa, ma ancora oggi resta una chimera. Il no al ponte è diventato ormai l'alibi per non fare nulla in Sicilia, e non ci sono i progetti alternativi.

Mentre tutto il mondo corre verso direzioni di cambiamento e innovazione, qui si è costretti a fare i conti ancora con un sistema ottocentesco di trasporti ed infrastrutture. Il nuovo Governo del Primo Ministro Mario Draghi non può avere nessuna giustificazione per non realizzare finalmente la grande opera, che si tratti di una sopraelevazione o di un tunnel sottomarino. A Londra il primo ministro Boris Johnson ha proposto di recente la costruzione di un tunnel sottomarino di 50 chilometri tra Scozia e Irlanda del Nord, con un tragitto che porta da Stanraer e abbia Portpatrick come primo snodo marittimo, qui non siamo stati capaci di realizzare un ponte di 3 km.

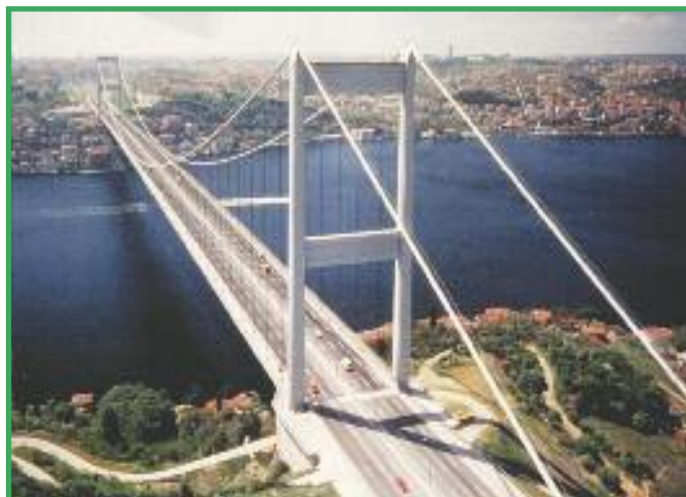
E che infrastrutture trovano i turisti per visitare la splendida Sicilia, sbarcando a Messina dalle nuove e grandiose navi da crociera? Treni che viaggiano ancora in gran parte su un unico binario e le autostrade Messinesi (A-20- A18) con infinite interruzioni per lavori a causa di frane e buche, con alberi e pareti di roccia che, troppo spesso, crollano sulle automobili di passaggio.

Il pagamento del pedaggio dovrebbe servire in parte alla manutenzione, ma non si provvede quasi mai a ripristinare le sedi stradali dissestate, irregolari e piene di rattoppi, o a terminare in tempi celeri i lavori delle troppe deviazioni e restringimenti di carreggiata, con conseguenti pericoli. Inoltre, molte gallerie sono in cattivo stato di manutenzione, con scarsa se non alcuna illuminazione, e in molti casi non è possibile comunicare con l'esterno con i telefonini e questo riduce le condizioni di sicurezza in caso di emergenza. I siciliani e i calabresi ormai chiedono

risposte significative alle esigenze del territorio. Tante manifestazioni hanno riunito il popolo messinese e quello calabrese: molte persone guidate dall'Orsa ferrovie, dai pensionati Sapens di Messina, dalla Confederazione Regionale Orsa, dai comitati di pendolari, sono scesi in piazza per chiedere migliori infrastrutture e il rispetto dei diritti sanciti dalla Costituzione sulla continuità territoriale.

La proteste si sono susseguite negli anni contro il piano di Trenitalia di dismissione di navi e treni e per chiedere invece, un sistema innovativo, moderno ed efficace per la mobilità. Dopo l'esplosione della pandemia Covid 19, e la conseguente recente recessione, queste infrastrutture sono sempre più necessarie, ma ormai è fondamentale, per colmare il gap con il Nord del paese, realizzare il ponte sullo stretto. Un'opera che permetta per anni di aumentare l'occupazione, che porti una una velocizzazione dei trasporti su rotaia e gommato, e poi diventi anche un'attrattiva turistica.

Solo così ormai si può far ripartire l'economia in Sicilia e Calabria. Negli anni, sono stati troppi pochi i fondi destinati al Sud, auspichiamo che parte del recovery fund possa essere destinato per una ripartenza del Meridione.



Le risposte ai vostri quesiti

a cura di Fausto Mangini

Chiedo se io, avendo due figlie con poca curanza del padre, possa lasciare scritto che i miei beni vadano a chi si prende cura di me, nella mia vecchiaia.

Giovanni Fiorito, Modena

Risposta: le sue due figlie anche se poco presenti nella sua vita, hanno comunque diritto alla propria quota ereditaria di legittima. Un testamento che ignorasse questo diritto sarebbe impugnabile e annullabile. Per la legge italiana si possono escludere dalla eredità solo alcune categorie di persone espressamente previste dal codice civile articolo 463, ma non mi pare proprio che la scarsa "curanza", come lei dice, delle sue figlie le renda tali. Quello che lei può fare, al massimo, è prevedere per le figlie la sola quota di legittima, e assegnare ad altri la cosiddetta "quota di riserva" dell'eredità, della quale può liberamente disporre. Lei non accenna a un suo eventuale coniuge, dunque presumendo che sue eredi siano solo le figlie, a lei

resta la disponibilità di lasciare a chi vuole 1/3 dei beni ereditari.

Ho 75 anni e mi trovo in una pessima situazione. Mio marito è malato di Alzheimer, e la nostra figlia è invalida e non autonoma. Non mi pare di avere vie d'uscita. Con mio marito siamo titolari di un piccolo patrimonio (quattro immobili e risparmi in banca), ma trovandosi lui nelle condizioni che ho detto sono bloccata per la maggior parte delle operazioni che riguardano i beni in comune. Mi è stato consigliato di procedere con la sua interdizione, ma è una decisione che non prenderò mai.

Giovanna Farinetti, Padova

Risposta: una soluzione forse si può trovare. Lei può chiedere al Giudice tutelare di essere nominata "amministratore di sostegno" di suo marito, e per questo non dovrebbero esserci problemi. Dovrebbe poi farsi autorizzare a costituire un trust nel quale far confluire gli immobili e i risparmi. In questo



modo il “trustee”(cioè la persona di fiducia cui viene assegnata l’amministrazione dei beni) può provvedere a fornire l’occorrente a vivere per tutti voi, facendo fruttare i beni concessi in trust per tutta la vostra vita, e soprattutto in caso di sua premorienza rispetto al marito e alla figlia. Il trust è un istituto giuridico di origine inglese, ma a livello europeo è riconosciuto in molti Paesi, come l’Italia (convenzione dell’Aja del 1985). Molto a grandi linee: con esso si mettono a disposizione dei beni in un fondo, sotto il controllo e la gestione di un terzo affidatario (appunto il “trustee”) che deve operare nell’interesse esclusivo del beneficiario, in questo caso la sua famiglia. E che è a sua volta controllato da un cosiddetto “protector”, o in italiano “guardiano”. Questo in estrema sintesi.

Da molti anni io e mio marito viviamo praticamente separati di fatto, anche se non siamo mai arrivati alla separazione legale. Poco tempo fa a lui hanno riscontrato una forma di metastasi che potrebbe aggravarsi sempre più. Questo fatto mi addolora profondamente, ma sono costretta anche a provvedere al mio futuro e le pongo una domanda: nel caso in cui lui venisse a mancare, potrei continuare ad abitare nella casa dove viviamo adesso, e che è di sua esclusiva proprietà?

Luisa Giorgianni, Bologna

Risposta: dal punto di vista legale una “separazione di fatto”, come dice lei, significa semplicemente che il matrimonio non va bene, ci sono problemi ma niente di più. Mi spiego: se al momento dell’apertura della successione di suo marito non ci si trova in presenza di una separazione legale, quella che lei definisce “di fatto”, non produce alcun effetto giuridico. E dunque sarebbe ben difficile negare il diritto di abitazione “mortis causa” al coniuge superstite. Allo stesso modo è impossibile negare a un coniuge che è separato solo di fatto (e dunque il cui matrimonio è perfettamente in corso legale) tutti i diritti che gli spettano in quanto coniuge effettivo. E, naturalmente, dal punto di vista successorio lei avrà diritto alla quota di legittima sull’eredità di suo marito. Lei non fa cenno a figli: dunque le spetterà in ogni caso almeno al 50 per cento della massa ereditaria stessa.

Tempo fa mio zio, celibe e senza figli, aveva preparato un testamento (che mi aveva anche mostrato) in cui lasciava tutte le sue proprietà, in

parti uguali, a me e a un suo figlioccio. Cosa molto importante, aveva anche voluto specificare che le sue volontà erano “definitive e irrevocabili”. Invece qualche mese prima di morire lo zio ha fatto un altro testamento, lasciando a me ogni suo bene e revocando, dunque, il lascito al figlioccio. Ovviamente adesso i rapporti fra me e il figlioccio sono ai minimi termini, visto che lui sostiene che l’unico testamento valido è il primo, proprio a causa della frase che ho riportato, e che andrà per vie legali.

Giorgia Barberini, Roma

Risposta: lei non ha motivo di preoccuparsi. La legge infatti prevede espressamente che non si può mai, in alcun modo, rinunciare alla facoltà di modificare un proprio testamento. Dunque la clausola apposta da suo zio alle precedenti volontà testamentarie è priva di effetto. Una persona, in altri termini, può sempre e comunque revocare le proprie volontà precedentemente indicate, e questo può avvenire in due maniere. La “revoca espressa” è quella che si effettua dichiarandola in un nuovo testamento, o in un atto ricevuto da un notaio, nel quale si specifica di revocare le precedenti volontà. Ma esiste anche la “revoca esplicita”, che si ha quando in un testamento successivo si prevedono disposizioni diverse e contrastanti con quelle precedenti. E questo è appunto il suo caso, a proposito del quale mi pare ci sia ben poco da far causa.



Ho in corso la causa di divorzio da mio marito, e ci stiamo accordando per chiudere definitivamente la vertenza, per quanto riguarda la parte economica, con la corresponsione di una somma di denaro “una tantum”, sostitutiva cioè dell’assegno periodico . Le chiedo se questa cifra entrerà a far parte dei rispettivi imponibili, cioè quello del coniuge che la emette e soprattutto, trattandosi del mio caso, di quello del coniuge che la riceve.

Fiorinda Lertor, Firenze

Risposta: l’erogazione dell’assegno divorzile pattuita sotto forma di “una tantum” anche se in realtà la si può corrispondere in più rate, non consente al soggetto erogante (suo marito) di indicarlo come onere deducibile dal proprio reddito complessivo , in base alla lettera e dell’art. 10 del Tuir il Testo unico delle imposte sui redditi. Specularmente lo stesso importo non assume rilevanza reddituale per il soggetto che lo percepisce (cioè lei). Dunque niente da dichiarare.

Mia madre, che era ormai divorziata da diversi anni, è purtroppo deceduta e io dovrei essere l’unica erede, essendo figlia unica. Ho cercato a lungo nel suo appartamento un eventuale testamento, ma non ho trovato niente. Mi chiedo, nel caso mia madre avesse depositato un testamento olografo presso un notaio, come potrebbe fare quest’ultimo a venire a conoscenza della scomparsa di mia madre. E che cosa posso fare io per sapere da quale notaio lei potrebbe aver depositato il testamento?

Leonilda Vettorazzi, Ancona

Risposta: in effetti la prassi di lasciare presso un notaio il proprio testamento olografo non è per nulla opportuna qualora il testatore non si preoccupi anche di rendere nota l’esistenza di questo documento e i recapiti del notaio. Il rischio infatti è che il testamento resti per sempre nella cassaforte del notaio stesso. Diverso è il caso di un testamento pubblico (cioè redatto presso il notaio alla presenza di testimoni): in questo caso ci si può rivolgere a un qualsiasi archivio notarile che fa capo al Registro generale dei testamenti. E producendo un certificato di morte si può scoprire se il defunto ha sottoscritto un testamento del genere presso qualsiasi notaio d’Italia. Torniamo al suo caso, cioè il deposito di un testamento olografo senza particolari formalità: una soluzione potrebbe essere quella di rivolgersi al Consiglio notarile della



sua città, che potrebbe chiedere a tutti i notai del distretto se siano depositari di un testamento come quello di sua madre. Comunque non si preoccupi: in ogni caso lei ha diritto alla sua quota di legittima, indipendentemente da qualsiasi testamento, olografo o no !

Vorrei avere qualche chiarimento per poter determinare – in presenza di eredi legittimari - l’entità esatta della massa ereditaria, la quota disponibile del testatore, e le quote dei legittimari stessi. Questo per verificare se ci sia stata o no una lesione dei loro diritti.

Giorgio Brancaleone, Bari

Risposta: bisogna considerare che la quota disponibile di una eredità non è fissa, ma varia ed è indicata dal codice Civile (per esempio se c’è solo il coniuge del de cuius è del 50% , ma se c’è anche un figlio è del 33%, e così via). Detto ciò, le indico alcune operazioni che vengono di regola compiute: 1)anzitutto si procede alla formazione della cosiddetta “massa” cioè di tutti i beni del defunto al momento della morte, e del loro valore.

2) da questo importo si detraggono i debiti: sia quelli che il defunto aveva contratto in vita, sia quelli che poteva avere con i legittimari, e quelli che sorgono in conseguenza della sua scomparsa (tipo le spese funebri).

3) si procede alla cosiddetta “riunione fittizia“, cioè il calcolo delle donazioni compiute in vita dal testatore , e che possono avere coinvolto eventuali coeredi.

4) il legittimario deve infine “imputare” alla propria quota di legittima quanto abbia già eventualmente ricevuto dal testatore con disposizione testamentaria a titolo universale o per effetto di donazione o di legato. Il valore dei beni lasciati dal de cuius, e di quelli eventualmente donati quando era ancora in vita, va calcolato al momento della apertura della successione.

