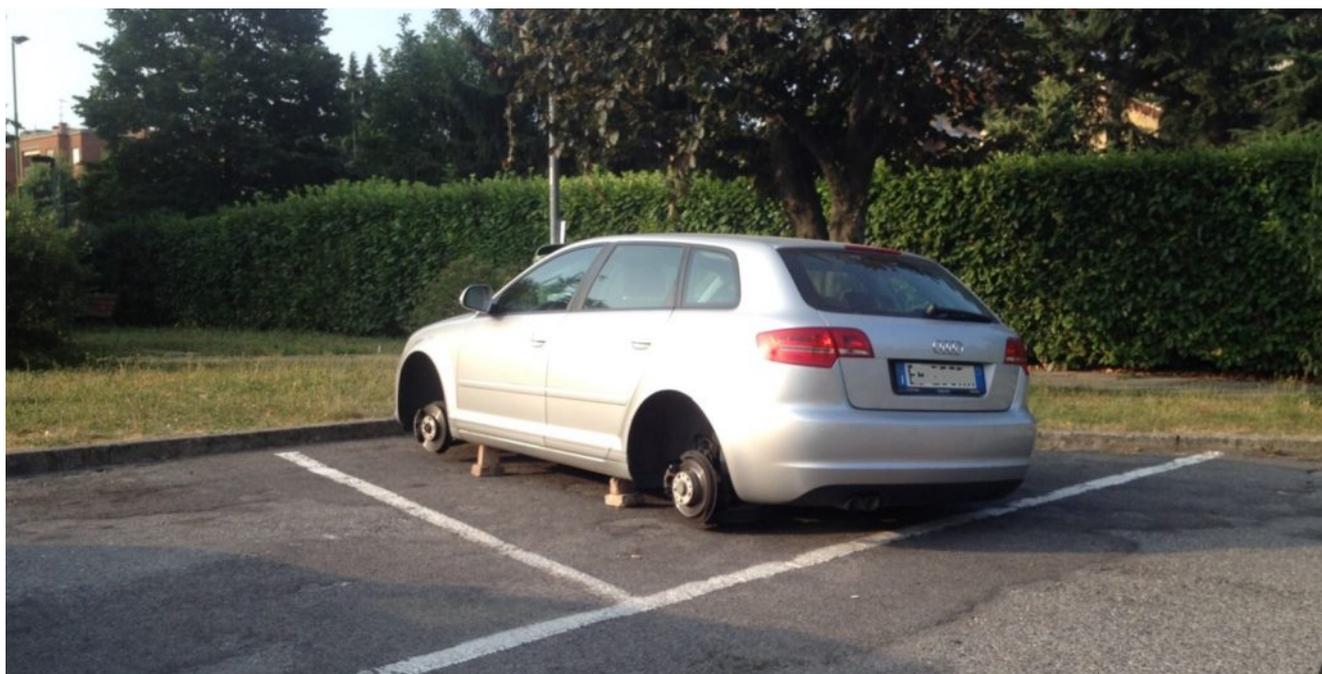


Alla Domus Bergamo i “Famosi del Vino” si raccontano

Nei venerdì di luglio, settembre e ottobre incontri e degustazione con i grandi nomi dell'enologia italiana

Torre Boldone, ladri di ruote scatenati



I
l
p
r
i
m
o
e
p
i
s
o
d

io è accaduto lo scorso maggio. Una Y10, parcheggiata in via Martinella, è stata ritrovata al mattino senza le quattro ruote. Come nel più classico dei copioni, i ladri hanno inserito due pile di mattoni sotto l'auto e sganciato cerchioni e gomme. Un'amara sorpresa che non è rimasta solitaria. Nei giorni scorsi, sempre a Torre Boldone, un nuovo episodio. Davanti al Municipio i ladri hanno preso di mira una Audi A3. Via le ruote, l'auto è rimasta a terra sul lato

destro e appoggiata su mattoni su quello sinistro. “Con la crisi – afferma Rino Tomaselli dei Vot (i Volontari Osservatori del Rerritorio, *ndr*) è evidente che i ladri stanno tornando alle vecchie abitudini. Come negli anni '70, riecco i cannibali delle carrozzerie, pronti ad azzannare le auto parcheggiate in strada e a fare man bassa di pezzi di ricambio. Dalle città all'estrema periferia, passando per i paesi delle basse-medie valli non c'è zona immune”.



“Sono furti – continua Tomnaselli – che generalmente vengono attuati nelle ore che vanno dalle 2 alle 4 del mattino, orario in cui durante i giorni infrasettimanali c'è la quasi assenza di persone in circolazione nelle vie più tranquille e di basso scorrimento di traffico. Per chi non ha box dove posteggiare consigliamo l'uso dei kit di dadi antifurto uno per ruota, e di non lasciare il dado in auto durante le soste. Anche se dovessero frantumare un cristallo per cercarlo, mal che vada, il vetro è assicurato e quindi rimborsato”.

Bergamo “capitale” europea della Gastronomia. «La ristorazione una carta su cui puntare»

Insieme a Brescia, Mantova e Cremona la nostra provincia ha

ottenuto il titolo per il 2017. La coordinatrice scientifica Roberta Garibaldi: «Opportunità per valorizzare tante eccellenze poco percepite all'esterno»

“Fermo dei trasporti? Solo se costretti, ma sarà durissimo”



Con la riduzione di quasi il 70% degli importi per la deduzione di spese non documentate resa nota pochi giorni fa con un comunicato stampa dell' Agenzia delle Entrate, gli autotrasportatori hanno ormai superato il limite della tolleranza; le micro e

le piccole imprese del settore che contavano da anni su questa forma di agevolazione anti crisi, si sono ritrovate a termini praticamente scaduti a dover rifare tutti i calcoli e a dover versare alle casse dell'erario una consistente somma di denaro in più rispetto al previsto, e per molte di loro questa somma rappresenta il guadagno di un intero mese di lavoro!

“Non è possibile essere trattati in questo modo dal governo” sostiene Dario Mongodi, Capo Area Trasporto di Confartigianato Bergamo, che in provincia rappresenta oltre quattrocento tra micro, piccole e medie imprese di trasporto merci e persone “specialmente per i più piccoli trasportatori questa agevolazione influiva positivamente e sostanzialmente sulla

denuncia dei redditi, e la sua drastica quanto inaspettata riduzione dopo tanti anni di applicazione, getta nel panico e nello sconforto tante imprese, molte delle quali potrebbero dover arrivare alla chiusura. Molte imprese si troveranno a dover sborsare dalle duemila alle tremila euro in più di tasse che, anche se può sembrare difficile crederlo, è una somma che per molti monoveicolari (i padroncini con un solo veicolo) soprattutto di portata ridotta può spesso superare addirittura il guadagno di un intero mese di lavoro!".

Ma questa è solo la punta di un iceberg che da anni rischia di affondare l'autotrasporto italiano, altri e altrettanto (se non più) gravi problemi minacciano di portare la categoria direttamente allo sfascio.

"Il problema della concorrenza dei vettori stranieri e di quelli Italiani, soprattutto i grandi, che hanno delocalizzato o aperto agenzie di trasporto all'estero e che assumono lavoratori stranieri pagati la metà dei nostri" continua Mongodi "facendo ai vettori Italiani con autisti italiani o stranieri pagati regolarmente una concorrenza insostenibile, deve essere assolutamente risolto, si deve limitare drasticamente il cabotaggio anche con interventi drastici che scorragino questa pratica di concorrenza sleale, come hanno fatto i tedeschi con apposite leggi: è ora che i nostri politici la smettano di dire che le leggi sono europee; i governi che lo vogliono devono e possono tutelare i loro lavoratori, le loro imprese... il trasporto sottocosto porta soldi e guadagni solo alla furba committenza, ma la delocalizzazione sottrae risorse al territorio e allo stesso stato".

Anche il problema della burocrazia, la cui reale semplificazione è solo una parola tanto abusata quanto vaga, resta una catena, che rende sempre meno competitive le imprese di trasporto Italiane: il recente passaggio delle competenze dalle province alle Motorizzazioni Civili sta creando ad esempio non pochi problemi di ritardi e intoppi vari, cui la

buona volontà degli impiegati delle UMC locali spesso non basta a supplire le inefficienze burocratiche del sistema. Sempre in tema di Motorizzazione Civile è di recente introduzione la modifica incomprensibile dei tempi di verifica nelle revisioni dei veicoli, che ha portato in breve tempo ad accumuli impressionanti di arretrato, costringendo veicoli in perfette condizioni a restare fermi nei piazzali delle imprese perché privi della necessaria documentazione.

Un altro esempio su come la sburocratizzazione può essere una pericolosa lama a doppio taglio, è stata l'abolizione della scheda di trasporto, altro balzello inconcluso delle leggi italiane: in Europa non esiste, ma le sanzioni a carico delle imprese purtroppo sono rimaste!

I tempi di guida poi sono un'altra palla al piede, in nome della sicurezza stradale si costringono i mezzi a fermarsi a poche ore di strada dalla destinazione, magari in siti dove manca ogni forma di parcheggio e di conforto per gli autisti, in attesa di ripartire dopo il "riposo" mentre se si studiasse seriamente il problema con l'apporto di chi sulla strada ci vive davvero, si potrebbe rendere più flessibile questa normativa, per esempio con la possibilità di spalmare sui viaggi più lunghi le ore risparmiate su quelli più corti, naturalmente sempre nel rispetto sacrosanto del riposo intermedio.

"Parlando poi di costi minimi o di riferimento, in tanti anni di militanza nelle Associazioni di Categoria – prosegue Mongodi – non ho mai creduto (pagando anche di persona le mie convinzioni) che possano essere la soluzione dei nostri problemi...e infatti lo dimostrano le continue estenuanti lotte con la committenza per farli applicare o per doverli applicare anche quando la situazione contingente e il tipo di trasporto consentirebbe guadagni più elevati. E alla fine comunque quello che conta di più è la sicurezza nei pagamenti, non le tariffe minime! A cosa serve avere un tariffario se con la normativa attuale chi non paga la fa sempre franca? E non

parlo solo del nostro settore , qui tutti gli imprenditori onesti sono danneggiati: dobbiamo pretendere che tutta la legislazione sui mancati pagamenti dei beni e dei servizi cambi drasticamente, con l'introduzione di pesanti penalizzazioni per chi non onora i propri debiti, occorre impedire che soggetti inaffidabili e truffaldini possano agire impunemente trascinando con loro decine di famiglie e poi si ripresentino ripuliti e immacolati con altri nomi o con scatole cinesi. Dateci leggi che ci garantiscano la tutela del giusto pagamento e poi alle tariffe ci pensiamo noi, anzi ci penserà il mercato stesso". "E per il fermo minacciato dalle Associazioni di categoria – conclude Mongodi – io spero vivamente che non dovremo arrivare a tanto, spero che il Ministro Delrio e i suoi colleghi coinvolti si rendano conto in quale tragica situazione ci stiamo dibattendo, ma se il fermo dovrà essere attuato, allora spero che questa volta le Associazioni non si limitino al solito fermo di un paio di giorni o meno, accontentandosi di qualche promessa o di decreti che rimandano ad altri decreti per revocarlo, ma proseguano con coraggio e ad oltranza una lotta tra l'altro impopolare finché si vedano nero su bianco le nostre rivendicazioni accolte. In caso contrario prepariamoci a cantare il De Profundis dell'Autotrasporto Italiano tra le risate di chi si ingrasserà alle nostre spalle".

Quell'Italia che ha voltato le spalle al "bene comune"



Sapete quelle inchieste demoscopiche, che ti fanno delle domandine da niente, del tipo: sei triste o felice, Dio esiste, cosa serve all'Inter per vincere la coppa dei campioni? Se ne facessero una chiedendo agli Italiani qual è il problema principale dell'Italia, un leghista esclamerebbe: gli immigrati! Il razzismo!

Replicherebbe la pasionaria. E ognuno ne indicherebbe a casse: la mafia, i politici corrotti, la polizia assassina, le tasse, il fascismo, l'antifascismo, l'antiantifascismo. A seconda di orientamenti più o meno ideologici, del mestiere, del sesso, della religione e perfino del numero di scarpa, si sentirebbero risposte varie e variopinte. Io dico che il problema dell'Italia sono, semplicemente, gli Italiani: o, meglio, sarebbero gli Italiani se esistesse questa categoria fenomenologica. Perché gli Italiani, in realtà, non esistono: esiste, senza dubbio, l'Italiano, come archetipo, ma gli Italiani come popolo, lasciatemelo dire, non ci sono e, forse, non ci sono mai stati. L'archetipo è quello delle barzellette: ci sono un Italiano, un Tedesco e un Francese...

E' un'idea astratta, un'immagine translucida che ci fa intravedere una specie di beduino che, invece del burnus ancestrale, indossa un 'vestito gessato sul blu' e s'ingozza di pizza e di spaghetti. Al di là di un certo folklore da film americano degli anni '50, di quelli in cui il gondoliere

veneziano canticchia "Santa Lucia" mentre rema, noi, in quanto comunità, non esistiamo proprio. E questo, a mio parere, è il motivo di ogni nostra sfiga: tutti i nostri dolori, piccoli e grandi, ci riconducono a questo difetto originario. Perché, in una comunità, la gente ha delle direttrici comuni di pensiero: ha, per così dire, un concetto di fondo, che è, magari, un tantino egoista, ma che serve a difendersi, che è quello del bene comune. Noi questa parola, comune, non sappiamo nemmeno cosa sia: per noi, il mondo si divide in due sole categorie che corrispondono a ciò che è mio e a ciò che non è mio. Ciò che è mio è il mio minimo 'particolare': la mia villetta d'angolo, ingresso indipendente, tavernetta e doppio box. E' tutto ciò per cui vale la pena di ottenere vantaggi, raccomandazioni, spintarelle e scorciatoie. Ciò che non è mio, ossia tutto il resto, esula da ogni mio interesse: è pubblico, per cui, in quest'ottica distorta, non è di nessuno, è *res nullius*. Perciò non mi importa di buttare una cartaccia in terra: la terra non è di nessuno, visto che non è mia. Per questo sporco i muri dei gabinetti, rompo le cabine telefoniche, parcheggio come mi pare: perché è tutta roba non mia, ossia di nessuno. Se dovessi dirla in maniera un po' meno ciabattona, dovrei scrivere che lo Stato, da noi non esiste, perché ne mancano i presupposti fondamentali.

Il primo è di rappresentare l'unione dei cittadini, mentre in Italia lo Stato rappresenta qualcuno che cerca di rubarti il portafogli: non solo un estraneo, ma anche un estraneo da cui guardarsi. In secondo luogo, perché, dopo decenni di antitalianismo, di contropatriottismo, di deculturalizzazione, l'idea stessa di Stato appare come un rottame di un buio passato: la gente si identifica di più in una squadra di calcio, in un cantante, in una cartolina, che nella propria bandiera. Infine, perché non avere uno Stato, anche se, alla lunga, si paga, sulla breve distanza è più comodo: nessuna responsabilità, nessun dovere, nessun sacrificio. Un pubblico ufficiale, ad esempio, non si sente investito da una responsabilità individuale: per capirci, è l'esatto contrario

del burocrate asburgico, che credeva di rappresentare fisicamente l'imperatore e, quindi, doveva esprimere decoro e rettitudine assoluti. Da noi, un funzionario dello Stato rappresenta il nulla cosmico: che gli frega del decoro e della rettitudine? Non vuole grane, non accetta di essere personalmente coinvolto: per quei pochi soldi che mi danno, deve pensare, chi me lo fa fare di assumermi questa responsabilità? E il dovere, quello proprio ce lo scordiamo: non supero la coda, perché non si deve, non frego sul resto perché non si deve, non sono un maleducato perché non si deve: capite?

Perché non si deve: non perché è pericoloso né perché è poco redditizio. Semplicemente perché non si deve. Perché sono Italiano e gli Italiani non fanno certe cose: orgoglio, dignità, senso dello Stato. Kaputt: lo so bene, non statemelo a ricordare. Infine, il sacrificio: la parola, in sé, ha un senso ieratico. Fare qualcosa di sacro. Magari, semplicemente, fare delle cose normalissime, per uno scopo che sia sacro: per la tua famiglia e per quella famiglia più grande che è la tua Nazione, il tuo popolo. Parola abusata e, per questo, del tutto depotenziata. Oggi, se lo Stato ti domanda un sacrificio, t'immagini che i tuoi soldi finiscano in sprechi, privilegi, abbuffate. E il sacrificio equivale a un'asinata: chi me lo fa fare? L'Italia? Ma io sono cittadino del mondo: ascolto il rap, mangio street food e il mio inno nazionale è una canzone di Jovanotti. Il problema peggiore dell'Italia, dicevamo: no problem!

Mercato di Lovere: bando per

8 posteggi



I
L
C
O
M
U
N
E
D
I
L
O
V
E
R
E
M

ette a bando otto posteggi per il mercato di piazzale Marconi del sabato: quattro per attività ambulanti alimentari e quattro per attività non alimentari. La graduatoria terrà conto dell'anzianità di iscrizione al registro imprese, del numero di presenze maturate nell'ambito del singolo mercato e dell'anzianità acquisita nello stesso posteggio al quale si riferisce la selezione (Le domande vanno presentate agli uffici del Comune di Lovere entro sabato 18 luglio. Per informazioni: tel. 035.983623 – mail: info@comune.love.it).

Multa annullata, Tripadvisor ci illustra le sue ragioni

Secondo il Tribunale, «chi usa il web abitualmente sa che le informazioni devono essere analizzate in senso critico». E il portale ha messo in atto tutti i sistemi antifrode

L'assessore regionale a Gori: «I profughi? Li ospiti a casa sua»

Simona Bordonali risponde alla proposta di alcuni prefetti e sindaci, tra cui il primo cittadino di Bergamo, di coinvolgere nell'accoglienza privati e parrocchie

Uova preistoriche e Stradivari, le mille sorprese alla Dogana di Orio

Orio sorpassa Linate e diventa il terzo scalo italiano anche per le merci, dopo Fiumicino e Malpensa. Le spedizioni, complice la crescita dell'export, sono in continuo fermento. Quando le aziende chiudono la sera ed affidano i loro prodotti destinati all'export alle aziende di spedizioni che fanno base ad Orio, lo scalo merci inizia la sua fervida attività che continua con gli arrivi, dalle 5 del mattino in poi. Il via vai e il movimento di carrelli, gru, forklift, nastri elevatori, montacarichi, fanno pensare ad un gigantesco formicaio, con migliaia di persone all'opera, che non si fermano mai e caricano, trasportano, smistano e accumulano. Da gennaio alla fine di giugno da Orio sono passati 60 milioni 475 mila e 606 chili di merci- 10 milioni e 166 mila e 310 chili, nel solo mese di giugno- con una crescita del 12%

rispetto all'anno scorso, sulla base dei più recenti dati Sacbo. Dato che basta a far salire sul podio italiano Orio – da tempo eletto quartier generale di Dhl e Ups- anche per le merci. La crescita è costante, anche se inferiore a quella del numero dei passeggeri trasportati, che è pari al 32% in più dello scorso anno, con 948.546 persone in transito nello scalo bergamasco nel solo mese di giugno e quasi 5 milioni (4.913.717 per l'esattezza) dall'inizio dell'anno, in base ai più recenti dati Sacbo. E mentre Orio cresce per merci e passeggeri con 230 voli al giorno, il lavoro dell'Agenzia delle Dogane aumenta in modo esponenziale, ed è sempre attivo e operativo 24 ore su 24.



Marina Zanga

Marina Zanga, responsabile della sezione operativa aeroportuale, dopo aver lavorato per oltre vent'anni nella sezione dell'Ufficio Dogane in Largo Belotti, traccia la nuova geografia delle merci in transito da Orio e fa il punto su controlli e sequestri effettuati, che impegnano sempre più gli agenti rispetto all'attività storica di riscossione dazi. «Nel quarantesimo anniversario dell'unione doganale europea celebrato nel 2008 il nostro motto era e resta quello di "Proteggere i cittadini e facilitare il commercio"- spiega Zanga -. Dobbiamo assicurare controlli in tempi rapidi per non bloccare l'enorme flusso di merci e intercettare nuove

modalità di scambio illegali. Le irregolarità non mancano e la crescita dell'e-commerce non fa che alimentare il commercio illegale. I corrieri aerei trasportano piccole spedizioni ad alto valore aggiunto, inviate dalle imprese e scambiate tra privati. Ma spesso da una piccola spedizione si risale ad interi container che seguono altre rotte commerciali. In questo senso l'informatizzazione- in cui l'Italia è all'avanguardia- aiuta, grazie ad un'analisi puntuale dei rischi, effettuata in base ai flussi di traffici, dal Paese di origine a quello di arrivo, dall'Iran ad esempio come destinazione di prodotti hi-tech a merci prodotte nel Sud-est asiatico. All'attività di controllo sulle merci si somma quella, crescente, sui passeggeri». Quanto alla geografia delle merci- e delle relative irregolarità riscontrate – Orio ormai è un aeroporto davvero globale: «Per il traffico passeggeri prevalgono i voli comunitari e nazionali, con una flessione, dettata dai recenti eventi e fattori geopolitici, dell'area del Nord Africa, in particolare la Tunisia, un calo dell'Egitto e un azzeramento dell'Ucraina. Quanto alle merci, continua a crescere senza sosta l'export con la Cina, troppo spesso considerato solo come Paese produttore, e vi è un forte sviluppo negli ultimi anni del commercio di beni di lusso indirizzati negli Emirati Arabi. Con gli Stati Uniti il rapporto commerciale è ormai consolidato. L'export interessa diversi settori e rappresenta un vero e proprio volano per la nostra economia. La velocità ed efficienza dei controlli è fondamentale per garantire la sicurezza di tutti, senza bloccare i flussi commerciali. Capita di dover accompagnare spedizioni di ricambi per l'industria, senza cui la produzione può addirittura bloccarsi o di controllare l'invio di capi per sfilate di alta moda in Italia. Il rispetto dei tempi è fondamentale».

I sequestri spaziano da droga e valuta, anche su voli comunitari, grazie anche alla collaborazione con la Guardia di Finanza delle unità cinofile specializzate nel fiutare la minima traccia di sostanze stupefacenti; dall'autunno scorso si può contare anche sul prezioso aiuto del "cash-dog", pronto



ariconoscereadistanzalacellulosadellebanconote. Conti on-line e carte ricaricabili non hanno ancora fatto tramontare la classica valigetta piena di mazzette. Molti non dichiarano di portarsi appresso somme in contanti superiori a 10 mila euro, tetto imposto per il rispetto della

tracciabilità della valuta e della normativa anti-riciclaggio: «Da gennaio sono stati effettuati 154 controlli su 1.870.000 di euro, con eccedenze pari a 552 mila euro e sanzioni per 64 mila euro – spiega Zanga-. Il taglio preferito per il trasporto è la classica banconota da 500 euro, ma l'anno scorso abbiamo sequestrato anche lingotti e piastre d'oro. I diamanti, per la facilità con cui possono essere nascosti, rappresentano un'altra modalità per trasportare valori elevati, come evidenziano le perizie degli esperti chiamati a quantificare la qualità e il valore commerciale delle preziosissime pietre. Dalle classiche valigie a doppio fondo, ai preziosi nascosti tra la biancheria, i passeggeri cercano in ogni modo di occultare anche grosse somme». Anche il contrabbando di tabacchi viaggia ormai low-cost : «Dall'inizio dell'anno, abbiamo effettuato diversi sequestri. Il più rilevante pochi giorni fa, in collaborazione con la Guardia di Finanza, ha portato al fermo di quattro passeggeri di nazionalità georgiana, in arrivo a Orio da Istanbul, che trasportavano 788 stecche per un peso complessivo di 157 chili di sigarette. L'autorità giudiziaria ha condannato per direttissima i trasgressori al pagamento di 380 mila euro».

Continua a destare preoccupazione il traffico di farmaci: «Siamo riusciti a bloccare 21 spedizioni contenenti prodotti farmaceutici non autorizzati, dal viagra addirittura agli antibiotici. Due spedizioni dalla Cina, indirizzate a privati, contenevano diverse sostanze dopanti proibite. Il commercio di anabolizzanti è purtroppo destinato a circuiti di attività

sportive di dilettanti e non solo di professionisti ed è in costante crescita». La contraffazione non conosce mai tregua e studia nuove vie per sfuggire ai controlli: «La crescita è alimentata anche dall'e-commerce. Da gennaio abbiamo sequestrato 87 mila pezzi di merci tra le più disparate per un valore complessivo di 2 milioni e 400 mila euro, dallo smartphone a borse e scarpe, dall'abbigliamento agli orologi. La nuova tendenza è quella di spedire etichette e marchi contraffatti separati da borse e accessori, che vengono poi confezionate e finite una volta giunte a destinazione: nei mesi scorsi siamo riusciti a bloccare la spedizione di 55 mila etichette tessili delle principali case di moda. La collaborazione con i titolari dei marchi e i loro esperti è costante, come l'aggiornamento e la formazione.



Dalla contraffazione non riesce ormai a difendersi nemmeno l'industria. Abbiamo individuato telai di biciclette e altre componenti d'imitazione asiatica, che dovremo spedire negli Stati Uniti alla casa madre, interessata a esaminarli



ulteriormente». Non mancano le ondate di tarocchi stagionali, concentrate in particolare sotto Natale: «La marchiatura CE tutela la sicurezza e la salute di ogni prodotto, dalle classiche luci di Natale ai giocattoli. Un gesto banale come illuminare l'albero con

materiale elettrico non conforme agli standard europei espone inutilmente al rischio di incendi e folgorazione. La stessa attenzione va posta per i cosmetici e per tutto ciò che si indossa: orecchini e bigiotteria possono contenere sostanze

allergizzanti o metalli dannosi per la salute». Le mode alimentano ed influenzano l'industria illecita del tarocco: «Negli anni di exploit dei tatuaggi abbiamo sequestrato aghi e coloranti di provenienza asiatica. Con il boom dell'e-cigarette, l'anno scorso sono stati bloccati moltissimi kit di sigarette elettroniche e liquidi di ricarica provenienti dalla Cina». Appare invece in calo il sequestro di droga: «Il traffico illecito di droga continua a riadattarsi, anche in base ai controlli effettuati e a trovare sempre nuovi canali. Da gennaio alla fine di giugno abbiamo effettuato 52 sequestri per piccoli quantitativi di stupefacenti: 530 grammi, per la maggior parte- 450 grammi- di hashish». Capita anche di bloccare in dogana armi e componenti: «In collaborazione con la Polizia di Stato abbiamo sequestrato alcune componenti di fucili e pistole, ma soprattutto armi bianche, coltelli con lame oltre i 30 centimetri. Tra i sequestri più grossi dei coltelli prodotti in Pakistan, ma spacciati ,con tanto di simbolo contraffatto, come prodotti artigianali sardi. Il Made in Italy è un mito che resiste e dietro ai segni e ai simboli che richiamano, spesso in modo fin troppo ostentato, all'italianità, si nascondono spesso prodotti di dubbia o infima fattura, come accade del resto nel settore alimentare».

Le curiosità



Il sequestro dell'uovo preistorico

A volte i sequestri vanno oltre l'immaginazione: «Abbiamo sequestrato a marzo un uovo gigante ricomposto di "uccello

elefante”(“Aepyornis Maximus”), una specie originaria del Madagascar dal Pleistocene fino ad epoche più recenti, definitivamente estinta, che sfiorava i tre metri di altezza- spiega Marina Zanga-. L’uovo, destinato agli Stati Uniti con un valore dichiarato di 550 dollari, è stato invece valutato 100 mila dollari. La perizia del paleontologo del Museo di Storia naturale di Milano ne ha confermato l’interesse come reperto, tanto da richiedere di poterlo conservare e mettere a disposizione di tutti i visitatori». Oltre all’uovo “preistorico”, più grande addirittura di quello di un dinosauro come sostengono alcune enciclopedie, a Orio sono state bloccate anche piante rare: « Un passeggero occultò in valigia piante grasse protette, ora accudite dall’Orto Botanico in Città Alta». C’è spazio anche per arte e antiquariato: «In passato abbiamo anche sequestrato un violino Stradivari e recentemente delle abat-jour d’epoca. L’anno scorso siamo riusciti a bloccare schizzi di grandi artisti come Picasso e Mirò».

“Pronti a ricorrere contro il decreto del Jobs Act”



Valentina Aprea

“Il decreto del Jobs Act è stato scritto come se la Costituzione fosse stata già cambiata. Finché le politiche attive e la formazione saranno di competenza delle Regioni, serve l'accordo con le Regioni stesse altrimenti ci sono

profili di incostituzionalità". Lo ha detto l'assessore all'Istruzione, Formazione e Lavoro della Regione Lombardia Valentina Aprea, chiudendo, insieme al consigliere regionale Onorio Rosati, i lavori del convegno 'Il Jobs Act tra politiche attive e Agenzia nazionale', che si è svolto nel pomeriggio di oggi a Palazzo Giureconsulti a Milano. "In base alla legge – ha aggiunto l'assessore – ci sarebbero Centri regionali ma a regia statale. Se le Regioni dovranno pagare i Centri pubblici per l'impiego, dovranno usare i soldi per le politiche attive. Oggi, con la Dote, li diamo direttamente ai cittadini, mentre poi dovremo pagare le strutture. Questo per noi è una cosa gravissima, perché mette a rischio il principio della libera scelta. Per un principio astratto di uniformità, si penalizzano le Regioni in cui il sistema funziona. Io sono disponibile a confrontarmi con tutti, ma sui risultati, sui numeri. I dati del monitoraggio settimanale della Dote Unica Lavoro (Dul) dimostrano come in Regione Lombardia siamo riusciti a costruire e implementare un modello efficace di organizzazione del mercato del lavoro e di erogazione delle politiche attive. Questo modello va salvaguardato; rinnovo l'appello al Governo a modificare il testo del decreto.

Col Dul sono già stati avviati al lavoro 45.149 destinatari. Di questi, il 30 per cento ha già sottoscritto un contratto di lavoro a tempo indeterminato, determinato o in apprendistato. Dall'avvio del programma "Garanzia Giovani", 23.003 ragazzi sono stati inseriti nel mercato del lavoro, di cui: 11.853 attraverso un tirocinio; 7.643 con contratto a tempo determinato; 1.715 in apprendistato.

Abbiamo potuto raggiungere i risultati che oggi vantiamo – ha commentato l'assessore – anche grazie alla presenza di una rete di operatori pubblici e privati accreditati diffusi sul territorio, che concorrono sul mercato con pari dignità, attivando la leva della remunerazione a risultato occupazionale raggiunto".