Calabria

Migliaia manifestano per il lavoro

ROMA. Oltre 4mila giovani disoccupati calabresi hanno dato vita ieri ad una massiccia manifestazione per il lavoro. In tre diversi momenti, a Reggio, Cosenza e Catanzaro, Cgil-Cisl-Uil, insieme ai coordinamenti dei giovani disoccupati hanno tenuto presidi e cortei presso le prefetture. Il successo di partecipazione registrato costituisce un importante avvio della vertenza regionale che chiede precisi impegni del governo sul tema della formazione professionale, di lavori in servizi socialmente utili e di misure di sostegno al reddito. I disoccupati (oltre duemila partecipanti a Cosenza e un migliaio a Reggio Calabria e Catanzaro) hanno anche chiesto l'apertura di un tavolo di trattative per definire concreti impegni occupazionali attraverso precisi programmi di investimento delle imprese pubbliche e private e la definizione di un piano di sviluppo dei servizi pubblici, oggi fortemente carenti rispetto ai bisogni dei cittadini calabresi.

Le delegazioni dei giovani alla fine delle tre manifestazioni si sono incontrate con i prefetti delle rispettive città, che hanno assicurato di sensibilizzare il governo sulle richieste avanzate.

La riuscita della giornata di mobilitazione, che arriva al termine di una serie di incontri che i disoccupati hanno avuto con forze politiche e sindacati, induce Cgil-Cisl-Uil a continuare la battaglia per il lavoro in una delle tre regioni meridionali a più alta criticità sociale. «Vogliamo un lavoro dignitoso, non chiediamo assistenza – era il leit-motiv dei partecipanti alle manifestazioni – e non vogliamo finire a tutti i costi nelle mani della criminalità organizzata».

L'iniziativa nei capoluoghi calabresi segna anche una svolta nel rapporto tra sindacati confederali e giovani disoccupati meridionali, che può contribuire a far superare antiche incomprensioni e divisioni. In Calabria, infatti, i disoccupati hanno eletto una loro struttura autonoma che gestirà insieme alle strutture confederali tutta la vertenza. Dopo la giornata di ieri, hanno assicurato sindacalisti e disoccupati, seguiranno altri momenti di mobilitazione che si collegheranno alle piattaforme dei disoccupati delle altre regioni. Al centro la questione di misure di sostegno al reddito, sulle quali il governo non ha avanzato ancora una proposta, il rinnovo dei finanziamenti ai progetti per cooperative e società impegnate in lavori socialmente utili e la riforma del collocamento.

Hashimoto ha chiesto a Brady appoggio per uno yen stabile Sbloccata la trattativa per i supercalcolatori

Un nuovo aumento dei tassi è dato però come inevitabile: si temono reazioni a catena sull'economia mondiale

Gioco pericoloso Usa-Tokio Nuova stretta monetaria?

Il ministro delle Finanze giapponese Ryutaro Hashimoto

Le misure di sostegno alla Borsa di Tokio hanno consentito un recupero dell'1,8% ma la debolezza dello yen, ancora cambiato a 155 per dollaro, dice che la febbre non è passata. Il ministro delle Finanze di Tokio, Ryutaro Hashimoto, è andato a Los Angeles per incontrare il segretario al Tesoro degli Stati Uniti Nichoias Brady. La chiave della crisi finanziaria internazionale è ancora una volta negli Usa.

RENZO STEFANELLI

ROMA. Proprio nelle ore in cui Hashimoto volava a Los Angeles veniva dato l'annuncio che il governo di Tokio accetta di ammettere i fornitori americani di supercomputer alle gare di acquisto per le proprie istituzioni ed università. Si trattava da due giorni con scarse speranze vista la rottura consumata nei giorni scorsi di analoghe trattative per le forniture au satelliti artificiali e la «filiera del legno». Difficile però dire se il risultato ammorbidirà gli americani che nello stesso giorno hanno arricchito le richieste della loro *Iniziativa contro gli impedimenti strutturali agli scambi* di ben duecento «suggerimenti».

Da parte giapponese l'arma che si tenterà di usare è a doppio taglio: se lunedì la Borsa di Tokio dovesse registrare ancora un tracollo si dovrà procedere ad un nuovo aumento del tasso d'interesse. In alcuni ambienti, lo si dà quasi per scontato sulla base delle dichiarazioni rilasciate dal segretario al Tesoro americano secondo cui del problema monetaria se ne potrà parlare soltanto il 7 aprile nel corso del Gruppo dei Sette.

Un nuovo aumento del tasso di sconto, ora al 5,25%, potrebbe fare molto male all'economia americana. Finora i capitali giapponesi hanno finanziato circa un terzo dell'indebitamento del Tesoro Usa. Il rialzo dei tassi giapponesi indurrebbe nuovi rialzi anche negli Stati Uniti. Cioé una nuova spesa per il Tesoro, una stretta maggiore per le imprese.

La situazione del credito negli Stati Uniti non è buona. Le banche hanno stretto le redini intimorite dal fallimento di grossi programmi di rimborso. Le imprese industriali statunitensi più bisognose di credito arrivano in certi casi a pagare il 18%. L'intensificazione della stretta potrebbe portare alla recessione e, in ogni caso, non favorisce la decongestione dei mercati. Negli Stati Uniti – ma anche in Giappone e Gran Bretagna – si sta scoprendo ora, con un ritardo di quindici anni, che l'inflazione può essere alimentata anche dai costi di investimento, incluso il costo del denaro. «Inflazione dell'attivo», nel caso del Giappone evocata sopratutto per il vorticoso aumento dei prezzi nel settore immobiliare, è la definizione venuta di moda fra i commentatori.

«Inflazione dell'attivo», aumento dei costi di capitale, sono spesso i risultati dell'uso inefficiente del capitale. È iniziata la critica del boom borsistico di Tokio esaltata fino a ieri. I bassi interessi giapponesi sono stati un favore al Tesoro Usa ma anche gli imprenditori locali che hanno avuto capitali senza limiti a costo zero. E come insegna l'economia capitalistica, la merce che non ha costo viene sprecata. La crisi della Borsa di Tokio, qualunque sia il punto in cui si asserà, sarebbe dunque un momento di svolta per l'economia internazionale.

In particolare: si comincerebbe a prendere sul serio l'inflazione da costi, a risparmiare capitale ed a curare di più il buon impiego delle «risorse umane». Sogni e pii desideri o una possibilità reale?

Intanto ieri i finanzieri giapponesi sono venuti a miglior consiglio cominciando a comprarsi in po' di azioni. Gli acquisti sono saliti a 600 milioni di titoli (erano scesi a 380mila al giorno). Sono i fondi comuni d'investimento che hanno capeggiato la manovra. D'altra parte il 27 marzo si chiudono i bilanci, tutte le società sono interessate a un rialzo delle quotazioni. Lunedì, con gli esiti dei colloqui di Los Angeles, si avrà la riprova.

Il dollaro resta solido sul mercato, quotava ieri 1260 lire. A differenza del marco, sceso a 735. La Bundesbank ha preso la palla al balzo portando il tasso di interesse per operazioni a tre giorni al 7,30%. La sterlina resta ai minimi. D'altra parte la scena europea nonostante la proposta della Commissione Cee per l'Unione monetaria resta piatta. Il commissario Cee alla concorrenza, Leon Brittan, ha detto ieri che ci vorrebbero quattro anni per arrivare all'Unione monetaria: a quel tempo tutti i dati attuali, non solo dollaro e yen ma anche marco e monete dell'Est europeo, saranno cambiati. Quindi si parla a prescindere dall'attuale congiuntura internazionale.

Il cancelliere inglese, John Major, ha presentato un bilancio 1991 nel quale non c'è alcuna indicazione circa il futuro della sterlina. In Francia il congresso del Partito socialista si è pronunciato per la stabilità del famco ma solo in termini di severità finanziaria. Quanto alle prospettive europee, non ha saputo dare indicazioni.

Sciopero dei ricercatori

L'Enea naviga alla deriva: Cgil polemica col governo (e con gli altri sindacati)

RICCARDO LIGUORI

ROMA. Le ultime due lettere della sigla stanno per «energie alternative», ma da sempre l'attività dell'Enea è stata identificata con la ricerca sul nucleare. E non a torto. Nell'opinione dei più, per anni, l'atomo ha rappresentato l'unica strada realisticamente percorribile per liberarci dalla pesante dipendenza energetica dal petrolio. Le cose poi sono cambiate, anche se non soprattutto in conseguenza dello shock di Chernobyl. Il referendum del novembre 1987 ha sancito la caduta definitiva del modello nucleare in Italia. Da qui la «crisi di identità» dell'Enea, una crisi che si traduce nel progressivo impoverimento delle risorse professionali e tecnologiche, e nello stato di incertezza che regna al vertice. Un consiglio di amministrazione da quattro anni in attesa di essere rinnovato, e un presidente – Umberto Colombo – del quale più che gli atti concreti hanno fatto notizia le voci che lo volevano ora alla guida dell'Eni, ora al vertice dell'Agenzia spaziale europea. Nel frattempo anche le attività di ricerca segnano il passo. Una condizione di degrado insomma, tanto più grave se si pensa al ruolo che potrebbe rivestire l'Enea nel settore dello sviluppo scientifico e dell'innovazione tecnologica. Sta di fatto che l'ente è rimasto per troppo tempo fortemente dipendente dalla scelta nucleare, finendo in questo modo per lasciare nell'ombra altri settori di ricerca.

Una «situazione di stallo», denuncia la Cgil, che punta l'indice accusatore anche nei confronti del Parlamento e del governo, e in particolare del ministero dell'Industria. Mancano indicazioni politiche e organizzative. Mancano iniziative concrete per ridefinire il nuovo ruolo dell'ente, quasi abbandonato a sé stesso e privo di finanziamenti adeguati in grado di assicurare almeno le normali attività amministrative. Una «latitanza» del governo, cui fa da contraltare una conduzione «fallimentare e spregiudicata» da parte degli organi direttivi. A tutto ciò si aggiunga, infine, un contratto di lavoro scaduto da un anno. Sono questi i motivi che hanno portato la Cgil Ricerca a proclamare lo sciopero nazionale dei lavoratori dell'Enea, svoltosi lo scorso 22 marzo. Uno sciopero riuscito, sotengono gli organizzatori, che non ha visto però la partecipazione di Cisl e Uil.

Quali sono le ragioni che hanno impedito lo sciopero unitario? «Francamente l'atteggiamento delle altre organizzazioni sindacali è incomprensibile», confessa Renato Salomone, segretario generale della Cgil Ricerca, anche se per la verità un comunicato della stessa Cgil Ricerca parla di «scorrettezza» dei rapporti sindacali all'interno dell'Enea «con chi rifiuta la logica clientelare e di cogestione». Salomone comunque «incassa» in questa circostanza la solidarietà della Confederazione, un fatto non comune di fronte ad un'agitazione proclamata «unilateralmente». Un segnale anche questo del degrado nel quale l'Enea è precipitato e dell'urgenza di una rifondazione, se non altro per contrastare i rischi di marginalizzazione e di dequalificazione – ricorda una nota diffusa dai segretari confederali Cgil Guarino e Vigevani – «proprio in un momento in cui dovrebbe esserne valorizzato il collegamento col mondo produttivo e sviluppato il rapporto col sistema scientifico e universitario». Ragioni condivise anche dal Pci, che solidarizzando con i ricercatori dell'Enea si è impegnato a sollevare la questione nel corso dell'audizione del ministro Battaglia presso la commissione Industria del Senato prevista per la prossima settimana.

Dopo l'accordo per fabbricare carrozzerie

La Fiat raddoppia con l'Urss, costruirà motori e un'utilitaria

La Fiat raddoppia gli affari conclusi con l'Unione Sovietica. Oltre ai progetti ed agli impianti per la carrozzeria di una vettura di media cilindrata (l'accordo era stato firmato in novembre, durante la visita in Italia di Gorbaciov), fornirà quelli per i motori e le parti meccaniche di tre auto e svilupperà il progetto di un'utilitaria. L'intesa è stata raggiunta nei giorni scorsi con tre ministri dell'Urss.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Il raddoppio della produzione di automobili dell'Unione Sovietica porterà per due terzi l'impronta della Fiat. Ed anche per il rimanente terzo ci sono buone probabilità che la casa torinese riesca ad ottenere le commesse. Dopo l'accordo per un'auto di media cilindrata concluso in novembre, durante la visita in Italia di Gorbaciov, la Fiat è ora riuscita ad aggiudicarsi il progetto dei motori e delle parti meccaniche di tre modelli di auto ed il progetto di un'utilitaria. Resta da assegnare il progetto di una vettura di cilindrata medio-alta: se anche in questo caso la Fiat batterà la concorrenza di tedeschi e giapponesi, farà il *bis* dello storico affare di Togliattigrad.

La nuova intesa è stata messa a punto nei giorni scorsi durante la visita di una delegazione sovietica comprendente il vicepresidente del consiglio dei ministri I.S. Silaev, il ministro dell'industria automobilistica N.A. Pugin, il ministro delle macchine utensili N.A. Panichev e due viceministri. Per la Fiat hanno partecipato agli incontri Umberto Agnelli, Cesare Romiti, il direttore generale della Fiat-Auto Cantarella, il responsabile attività internazionali Gallo ed il coordinatore del «progetto Urss» Ferrero.

Negli anni 60 la Fiat vendette Togliattigrad ai sovietici con la formula «chiavi in mano»: un'enorme e completa fabbrica in grado di sfornare 600.000 vetture all'anno di un unico modello (derivato dalla «Fiat 124»). Ma nell'ultimo quarto di secolo è cambiato radicalmente il modo di fare le automobili. Ed anche i sovietici, nel decidere la realizzazione di una nuova industria automobilistica a Elabuga, un migliaio di chilometri a sud-est di Mosca, hanno adottato un sistema «modulare». Delle 900.000 vetture annue che il nuovo impianto sfornerà verso la metà degli anni 90, un terzo saranno utilitarie, un terzo di cilindrata 1000-1100 cc. ed un terzo di cilindrata 1300-1400 cc. I tre moduli base avranno molti componenti e parti meccaniche in comune e si svilupperà pure un indotto per la loro produzione.

Il primo accordo Fiat-Urss di novembre riguardava il progetto e la fornitura impianti per la carrozzeria (stampaggio lamiera, lastroferratura, verniciatura, elementi in plastica, montaggio e finitura) del modello intermedio, che ha il nome di progetto «A93» (il nome definitivo è da scegliere, e probabilmente non sarà «Oka» come è stato detto). Stilisti italiani e sovietici hanno già completato il modello della carrozzeria, in due versioni a tre e cinque porte.

Le nuove intese ora definite sono due. La prima riguarda i motori e le parti meccaniche (cambi, sospensioni, ecc.) per tutti e tre i modelli che usciranno da Elabuga. I motori saranno simili al «Fire» della Fiat (che è montato, in varie versioni e cilindrate, sulla «Panda», sulla «Uno», sulla «Y10», sulla «Tipo»). Una delle caratteristiche del motore «Fire» è di essere stato progettato con tutti gli accorgimenti che ne rendono possibile il montaggio mediante robot ed impianti automatici. È quindi prevedibile che la Fiat fornirà all'Urss impianti ad alta automazione. Non a caso la delegazione sovietica è stata portata a visitare lo stabilimento di Termoli (dove si fa il «Fire») ed altre fabbriche automatizzate a Cassino e Termini Imerese, oltre al Comau di Grugliasco dove si fanno robot ed automazioni.

Il secondo accordo riguarda il progetto dell'utilitaria di Elabuga, le cui caratteristiche e cilindrata saranno decise nei prossimi mesi.

Mikhail Gorbaciov con Gianni Agnelli durante la sua visita in Italia nel dicembre dello scorso anno

Italimpianti in crisi

Perdite per 40 miliardi: «Cambino i dirigenti» dicono Fiom e Cgil genovesi

PAOLO SALETTI

GENOVA. L'Italimpianti è a rischio. Chiediamo all'Iri di cambiare il gruppi dirigente indicando uomini capaci di far funzionare l'azienda. Lo hanno detto ieri il consiglio d'azienda e ribadito i sindacalisti Fiom e il segretario della Cgil Mauro Passalacqua.

Il gruppo impiantistico ha chiuso il bilancio con una partita di 40 miliardi (nell'88 era stata di 57 e nell'87 di 110) in cui il deficit è ripartito fra le società partecipate. Italimpianti – 1.500 dipendenti – è la più grande azienda del nostro paese, la sola che si confronti sui mercati mondiali. Anzi il 76% delle commesse sono realizzate in giro per il pianeta con prestigiosi risultati come il tubificio di Volsky in Urss o la più grande acciaieria del mondo ad Isfahan, in Iran o il tubificio di Tianjin in Cina.

«Prestigiosi ma rischiosi e soprattutto malgovernati osserva Franco Frattini leader del consiglio di fabbrica. Esempi? Nella costruzione del grande tubificio di Volsky Italimpianti – dice il sindacalista – ha dovuto affrontare extracosti per 200 miliardi e sino ad oggi non li ha notificati ai clienti. Quando siamo andati a chiedere il perché ci è stato risposto che si pensa possano essere recuperati attraverso future iniziative congiunte e che comunque i sovietici stanno attraversando un momento difficile. Ma è un discorso aziendale questo, con la situazione di bilancio in cui ci troviamo?». In realtà secondo il sindacato interno Italimpianti non è gestita efficacemente. Nonostante l'oppressione del sindacato c'è stato un ricorso al prepensionamento indiscriminato e questo ha aperto guasti gravissimi. Mentre è facile ridurre in siderurgia quando si taglia la produzione non è possibile applicare gli stessi criteri in una azienda in cui lo strumento produttivo è l'insieme delle professionalità. Il risultato è stato che i migliori fra quelli che anagraficamente potevano farlo se ne sono andati mettendosi poi sul pingue mercato delle consulenze e se vogliamo far funzionare il montaggio della più grande acciaieria del mondo in Iran dobbiamo far ricorso a caro prezzo agli ex dipendenti Italimpianti in prepensione. Secondo il consiglio di fabbrica la cattiva gestione aziendale si ripercuoterebbe anche all'interno creando frustrazioni e insofferenza fra il personale costituito da ingegneri tecnici di elevata professionalità con la prospettiva di un esodo oggi agevolato dalla crescente richiesta del mercato del lavoro mondiale.

Questo quadro preoccupante è confermato da Mauro Passalacqua segretario della Cgil che ha chisto un incontro con l'Iri per capire quale sia la strategia indicata al gruppo. Da almeno tre anni Prodi aveva sostenuto che Italimpianti avrebbe dovuto sostenere il ruolo di capofila dell'impiantistica italiana nel mondo ma nulla è stato ancora definito. Il ruolo di It è stato confermato anche da Nobili ma fino ad oggi nessun provvedimento è stato adottato e l'azienda, una volta scorporata dal gruppo siderurgico, è come appesa nel vuoto senza sapere che tipo di relazioni potrà avere con l'Ilva, l'Ansaldo e l'Italstat gruppi pubblici con interessi di mercato potenzialmente coincidenti, causa questo di insulti spesso paradossali. Non si comprende perché nel momento in cui si profili la necessità di interventi pianificati nel settore dell'ecologia ci siano ad esempio contraenti – Italimpianti e Ansaldo – entrambi aziende dello stesso gruppo.

Assicurazioni Da ieri 7 giorni di sciopero

ROMA. Convocare società assicuratrici e agenti per favorire l'avvio di trattative: è questa la sollecitazione che i senatori comunisti Galeotti, Margheri e Baiardi fanno al ministro dell'Industria per sbloccare una vertenza che ha portato allo sciopero di una settimana. Da oggi, infatti, e sino a venerdì prossimo, gli agenti sono in sciopero per il mancato rinnovo del contratto, scaduto ormai da sei anni. In una interrogazione a Battaglia per sapere quali iniziative siano state prese, i senatori comunisti sottolineano la situazione di incertezza e di malessere che si riflette anche sugli utenti e che rischia di provocare danni pesanti al sistema assicurativo. Intanto una decisa condanna nei confronti della serrata proclamata dalle agenzie assicurative giunge dalla Fisac-Cigl. Dopo la prima giornata di protesta è impossibile fare un bilancio circa le adesioni. Pare abbiano aderito soprattutto le medie e grandi agenzie che fanno capo al sindacato nazionale agenti, l'associazione più rappresentativa dei datori di lavoro. Il sindacato Cgil dei bancari condivide alcune preoccupazioni di questi operatori, ma dichiara la «netta condanna» per la serrata, per motivi sia di merito che di metodo. Perché – spiega il segretario Fisac della Lombardia, Fabio Sormanni – la serrata colpisce indiscriminatamente l'utenza. D'altro canto gli agenti gestiscono, traendone benefici, anche una polizza obbligatoria come la responsabilità civile autoveicoli. In secondo luogo – dice ancora Sormanni – siamo preoccupati per le possibili ripercussioni negative sui lavoratori: si tratta di agenzie con pochi dipendenti ai quali non si applica lo Statuto, lavoratori che subiscono pressioni finalizzate, nel migliore dei casi, ad imporre un indebito consumo delle ferie durante i giorni della protesta. Terzo: gli stessi agenti non hanno le carte in regola perché tuonano contro i nuovi canali distributivi ma, dice Sormanni, sono i primi ad avvalersi di subagenti e di migliaia di produttori «liberi» anche attraverso l'applicazione della legge-contratto fascista del 1939 che da sempre il sindacato avversa. I dipendenti delle agenzie – circa 50mila di cui il 90 per cento sono donne, con stipendi bassissimi (la media è di 900mila lire) – attendono da due anni il nuovo contratto, ma la trattativa non è stata neppure aperta. □ *G.Lac.*

Pci, Cgil e Verdi accusano l'Anav di inefficienze e clientele

Cieli intasati, ma per i controllori la riforma è ancora sulle nuvole

Strutture vecchie e inefficienti che a malapena rischiano di far fronte all'ingorgo dei cieli in arrivo per i Mondiali di giugno; una politica accusata di ispirarsi più a principi clientelari che ad una vera strategia che porti l'Italia ad integrarsi nel sistema europeo; denunce di assunzioni irregolari. È tempesta sull'azienda di assistenza al volo per la quale il Pci chiede una radicale riforma.

PAOLA SACCHI

ROMA. È tempesta sull'Anav. Bombardata in passato da scioperi a raffica degli uomini radar, alle prese con un traffico aereo in continua espansione che in modo sempre più faticoso strutture vecchie e obsolete riescono a gestire, l'azienda autonoma di assistenza al volo è di nuovo bersaglio di aspre polemiche. Forze interne al governo, pezzi di Dc e Psi, starebbero premendo per il commissariamento di un'azienda per la quale, invece, da più parti si chiede una reale riforma. Intanto, l'ingorgo dei cieli in vista dei Mondiali di giugno diventa ogni giorno di più un vero e proprio spettro. Una situazione che preoccupa molto il Pci, dice il responsabile trasporti, Franco Mariani. Una valanga di interrogazioni in Parlamento è stata fatta dalla deputata del gruppo Verde Anna Donati, un risanamento e un rilancio dell'azienda vengono chiesti dalla Filt Cgil. Intanto, il progetto «Eurocontrol», un sistema che prevede l'integrazione dei servizi d'assistenza al volo di 21 paesi europei, è praticamente in dirittura d'arrivo. L'obiettivo finale è creare un sistema unico europeo e già da questa primavera dovranno essere mossi i primi importanti passi.

«È evidente – afferma Mariani – che anche l'Italia dovrà prendere le misure adeguate, a partire dalle scelte dell'azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e dal registro aeronautico italiano». Ma quello che manca, secondo il responsabile della commissione trasporti del Pci «è un'efficace presenza pubblica in grado di fornire indirizzo strategico alle aziende del settore ed esercitare funzioni di sorveglianza e di controllo: insomma la "nuova" Civilavia». Si tratta di un'emanazione del ministero dei Trasporti preposta alla direzione del traffico aereo civile. Ma la riforma di Civilavia è ancora di là da venire. E il governo è accusato di non avere alcuna consapevolezza della posta in gioco. Intanto, denuncia Mariani, sull'Anav «si stanno concentrando manovre poco chiare da parte di settori della maggioranza di governo e di altri impegnati in "affari" non sempre limpidi». «Manovre – prosegue – che sembrano tese, più che a generare una vera riforma e incrementare i livelli di produttività, a mettere definitivamente in crisi l'azienda per poi far passare, con l'eventuale commissariamento, operazioni per gestire al meglio i 1000 miliardi di investimenti previsti ed i conseguenti appalti».

Il problema, invece, per il Pci è fare davvero una riforma radicale che preveda la trasformazione dell'Anav in una Spa o in una concessionaria. Per porre fine a «spese incontrollabili, scarsa produttività, logiche clientelari, ad una politica da parte del consiglio di amministrazione più impegnata nell'ordinaria gestione che ad assicurare efficacia ed efficienza». Uno degli ultimi esempi è un recente concorso pubblico per l'assunzione di 18 amministrativi. «L'azienda – denuncia Mariani – continua ad assumere nei settori non operativi. Di più: attraverso una disinvolta gestione ha assunto altri 57 candidati oltre ai 18 che hanno vinto il concorso. E questo nonostante l'ufficio di sorveglianza del ministero dei Trasporti abbia sospeso la delibera con la quale si autorizzavano queste 57 nuove assunzioni». «La cosa più incredibile e sfacciata – dice ancora Mariani – è che tra questi 57 si trovano numerosi candidati con vincoli di parentela con consiglieri d'amministrazione, dirigenti e dipendenti dell'azienda». La stessa cosa viene denunciata, in una delle sue numerose interrogazioni al ministro dei Trasporti, dalla deputata verde Anna Donati, che aggiunge altra benzina sul fuoco. L'esponente del «Sole che ride» denuncia che recentemente sono stati nominati tre dirigenti centrali i quali però, nonostante le pressanti esigenze dell'azienda continuano a restare senza incarichi. E ancora: anche dirigenti sindacali dei controllori di volo, nonostante siano distaccati dalla produzione, dovrebbero beneficiare dei soldi stanziati (circa 10 miliardi) per far fronte all'incremento di lavoro che si prevede per i Mondiali di giugno.

«L'Anav – afferma Guido Abbadessa, segretario nazionale della Filt Cgil – deve essere profondamente riformata fino a diventare una sorta di "società autostrade" del cielo». «Noi – prosegue – abbiamo chiesto da tempo una riforma profonda, a cominciare dalla separazione dei ruoli tra consiglio d'amministrazione e direzione generale». Abbadessa chiede, infine, interlocutori certi: «Non è possibile continuare a trattare con l'intero consiglio d'amministrazione senza che ci sia di fatto una figura preposta proprio alla politica del personale».

Intanto, i Mondiali sono alle porte. Gli intasamenti estivi del traffico aereo sono ormai un appuntamento annuale per tutta l'Europa. E anche per il trasporto aereo l'Italia rischia di diventare il fanalino di coda.