

Vertici Anav sotto accusa
Assunzioni clientelari tra i controllori di volo? La magistratura indaga

ROMA. Non cessano i guai nei trasporti. Questa volta in quello aereo, nel quale sta scoppiando uno scandalo per via di assunzioni clientelari. Siamo nella sofisticata Azienda autonoma di assistenza al volo (Anav), quella degli «uomini radar». L'intero gruppo dirigente politico dell'azienda è inquisito dalla magistratura. Negli ultimi giorni, su richiesta della procura della Repubblica (nel caso, il sostituto procuratore Margherita Gerunda), il giudice delle indagini preliminari ha spedito una serie di informazioni di garanzia indirizzate alla sede dell'Anav. Destinatari, il presidente Domenico Malone e tutti i membri del Consiglio di amministrazione. Presunto reato, è l'abuso di ufficio.

In che cosa consisterebbe l'abuso? I fatti a cui si riferisce l'avviso del magistrato riguardano un concorso, bandito l'anno scorso, per 71 addetti amministrativi. Il concorso si svolse secondo le previsioni dopo qualche mese, con la solita folla di giovani che si gettarono sui concorsi pubblici; e ai primi di febbraio i 71 fortunati che avevano superato la prova varcarono la soglia della sede dell'Anav per essere assunti. La settimana prossima, avendo coscienza di lavorare nel loro ufficio, intascheranno il loro ottavo stipendio.

Senonché pare che fra gli «eletti» al soprato posto, vi siano non pochi figli e parenti di dirigenti dell'azienda. Non solo, ma anche di alcuni semplici dipendenti, che si sarebbero dati da fare per far entrare

il consanguineo disoccupato. La solita pastetta, insomma, che ormai fa parte delle tradizioni consolidate su cui si basa tanto potere dei partiti della maggioranza governativa. Senonché la cosa non è andata giù a qualcuno degli esclusi che avrà assistito alla scena muta (o quasi) di un concorrente vicino a lui durante l'esame, e se lo sia poi trovato trionfante tra i vincitori del concorso. Informatosi, avrà scoperto che si chiama come il tal dirigente, anzi ne è parente stretto. E allora, carta e penna alla mano, livido di rabbia, eccolo redigere la sua lettera alla Procura, che evidentemente ha ritenuto non infondata la denuncia e ha chiesto al giudice delle indagini preliminari di andare a vedere.

Tra i 3.500 dipendenti dell'Anav la notizia è circolata come un lampo. Intanto presidente e consiglio di amministrazione tremano per le loro poltrone. La vicenda peraltro si tinge di ulteriori colori. L'Anav è una azienda pubblica, e si sa che nella pubblica amministrazione vige il blocco delle assunzioni. L'Anav aveva chiesto la deroga al divieto per motivi di urgenza (e pare che l'urgenza ci fosse davvero) al Consiglio dei ministri, che si è ben guardato dal rispondere. Ciò nonostante il concorso si è tenuto ugualmente, e si è proceduto alle assunzioni. Che cosa accadrà adesso considerando che, pare, non corre un buon «feeling» tra il Consiglio di amministrazione dell'Anav e il ministro dei Trasporti Carlo Bernini? □ R.W.

A Torino totale chiusura politica della Federmeccanica
Anche sull'orario nessun margine di trattativa

Contratto, niente da fare si sciopera di nuovo

Altre 4 ore di fermate con manifestazioni la settimana prossima ed uno sciopero generale dei metalmeccanici ai primi di ottobre. È la risposta dei sindacati alla totale chiusura della Federmeccanica sugli orari di lavoro, che si è aggiunta ieri a quelle sul salario e gli altri punti. La trattativa riprende martedì a Roma, ma già si profila un intervento del ministro del lavoro Donat Cattin.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Chi non conosce il professor Felice Mortillaro può farsi un'idea del personaggio leggendo l'intervista che ieri ha rilasciato a «La Stampa», in cui confessa «una repellenza personale» per Charlie Chaplin, lo accusa di essersi fatto «strumentalizzare da Stalin», e liquida Ungaretti e l'Ariosto come parassiti che «vivono a spese di coloro che sgobbavano». Capirà perché le trattative sindacali condotte dall'ineffabile consigliere delegato della Federmeccanica assumano spesso toni kafkiani.

È successo ieri mattina, quando la delegazione padronale ha «risposto» (si fa per dire)

Immediata la reazione dei sindacati: fabbriche ferme 4 ore entro venerdì, altre 8 ai primi di ottobre

ed ha fatto capire che la Federmeccanica non vuole concedere un minuto di lavoro in meno: ciò che gli industriali hanno messo in conto di spendere è già esaurito dalle inaccettabili proposte sul salario.

Invano i sindacati hanno cercato spazi di trattativa presentando proposte di merito innovative rispetto alla piattaforma. Hanno suggerito, per esempio, di arrivare alle 37 ore e mezza settimanali (35 per i turnisti) utilizzando anche le riduzioni d'orario già previste dai precedenti contratti, quelle per festività, per la mensa, per la siderurgia ed altri casi. «Queste ore - ha tagliato corto Mortillaro - non si possono «spalmare» su una nuova riduzione». Hanno proposto di raggiungere i nuovi orari nell'arco di due contratti. «Sei anni - è stata la risposta - sono un periodo troppo lungo e non possiamo impegnare aziende che magari non sono ancora nate. Come se una nuova azienda dovesse essere esonerata dal rispetto degli accordi collettivi.

Di fronte a questa totale chiusura politica, che si aggiunge alle risposte negative

sul salario, sulle relazioni sindacali, sui diritti, sulle pari opportunità, di fatto su tutti i punti della piattaforma, è rimasta ai sindacati una sola strada: l'intensificazione della lotta. Ieri sera sono state proclamate quattro ore di sciopero entro venerdì prossimo, con manifestazioni regionali che dovrebbero concentrarsi nelle giornate di mercoledì e giovedì, ed è stato messo in cantiere uno sciopero nazionale di otto ore dei metalmeccanici entro la prima settimana di ottobre. Le modalità di questo sciopero generale della categoria saranno definite dopo la nuova tornata di trattative che si terrà a Roma martedì pomeriggio, mercoledì e giovedì «allo scopo» - recita un comunicato sindacale - di consentire alla controparte una riflessione attenta sul vicolo cieco in cui rischia di portare il negoziato.

«Oltre ad intensificare l'iniziativa - ha commentato il segretario della Fiom, Angelo Airoidi - chiederemo un sostegno esplicito a tutto il movimento sindacale. Siamo preoccupati. Abbiamo l'impressione che la Federmeccanica non abbia il mandato per affrontare i problemi». «Noi - ha ribattuto seccato Mortillaro - abbiamo tutti i mandati possibili, immaginabili e totali. Ma l'impressione di Airoidi è stata ribadita da Lotito e Angelilli (Uilm), Gianni Italia (Fim), Cremaschi e Certeda (Fiom).

A che gioco gioca la Federmeccanica? Ciò che è successo nel negoziato torinese conferma la sensazione che punti ad una mediazione ministeriale, per farsi concedere dal governo un'altra fetta di fiscalizzazione degli oneri sociali. Ed il ministro del lavoro Donat Cattin si sta già muovendo: ieri ha telefonato all'Unione industriale torinese per informarsi sulla trattativa ed in serata ha dichiarato: «Tra martedì sera e mercoledì penso di poter incontrare i responsabili delle due parti per valutare l'opportunità o meno di un intervento del governo». Una mediazione ministeriale è stata giudicata «opportuna» da Benvenuto. «Finché non interverrà una rottura - ha dichiarato invece Airoidi - non c'è nessuna esigenza di interventi del ministro».

Firenze
Meccanici oggi fermi per 4 ore

FIRENZE. Oggi sciopero generale dei metalmeccanici fiorentini indetto unitariamente da Fiom, Fim e Uilm. L'agitazione, che durerà quattro ore e che sarà accompagnata da una manifestazione per le strade del centro, è la risposta dei lavoratori a un atteggiamento dilatorio delle associazioni padronali di fronte alle rivendicazioni per il rinnovo del contratto. Oltre alla questione degli aumenti salariali (sia pure contenuti) sono in discussione i punti riguardanti le relazioni sindacali e l'orario di lavoro. È su questo che lo scontro si è fatto più duro. La Federmeccanica fiorentina guidata da Paolo Falorni, che ne è anche vice segretario nazionale, è attestata sulla linea dura. Nelle aziende fioccano i licenziamenti, e si moltiplicano le iniziative padronali di stampo autoritario e ben lontane dalla pratica di quella strategia della qualità di cui si va così spesso e in maniera tanto distorta parlando. «Il tempo per chiudere la vertenza è più che maturo - dice il segretario fiorentino della Fiom Riccardo Nencini - Magari imprenditori, compresi quelli fiorentini, frunono elemente un accordo su rivendicazioni più che legittime. È tutto questo mentre non si fa che parlare di qualità e competitività, senza rendersi conto che il difficile passaggio tra un periodo di sviluppo caotico e una nuova e più complessa fase produttiva comporta un forte coinvolgimento di chi lavora».

Bologna
Fabbriche ieri ferme oltre l'85%

BOLOGNA. Da Torino arrivano notizie poco confortanti. È a Bologna, lo sciopero indetto da Fim, Fiom e Uilm è riuscito all'85% con punte al 100%. Ovunque, ieri mattina i lavoratori metalmeccanici delle aziende sotto le Due Torri hanno incrociato le braccia per tre ore, distribuito volantini, presidiato le maggiori imprese. Così davanti alla Sasib, alla Casaralta, alla Cima, alla Nissey Arco, alla Pai Demm, alla Menarini i delegati hanno distribuito un volantino in cui condannano l'atteggiamento delle controparti che «sembrano negare anche i pochi passi in avanti compiuti finora». Un comizio improvvisato ad Anzola e ancora volantini lungo la via Emilia nei pressi della Sabiem e della Calzoni, all'Aeroporto e all'Intercoop di Borgo Panigale. Mentre i lavoratori di un'intera zona si sono recati davanti alla Biotec, un'azienda che produce «pace-maker», passata cinque anni fa nelle mani di una multinazionale americana, la Medtronic, che ora ha comunicato al sindacato l'intenzione di licenziare 21 dei 37 lavoratori rimasti. Gli americani, acquistato un buon marchio e un bel mercato, vorrebbero ora trasferire la produzione all'estero e conservare a Bologna un piccolo presidio di ricercatori. Lo sciopero di ieri mattina è servito anche a comunicare ai padroni di Minneapolis che di licenziamenti il sindacato non vuol sentir parlare.

Lunedì incontro decisivo tra il ministro alle Partecipazioni statali e i sindacati
Per l'Ansaldo la parola passa a Piga
Oggi a Genova si blocca tutta l'industria

Sciopero generale quest'oggi nell'industria genovese. I sindacati chiedono all'Iri la garanzia di una presenza produttiva adeguata alle necessità italiane. Perché Cgil, Cisl e Uil hanno chiesto all' allontanamento dei dirigenti Ansaldo giudicati «incapaci e irresponsabili». La vicenda del gruppo elettromeccanico sarà trattata lunedì col ministro delle Partecipazioni statali Franco Piga.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. Questa mattina sciopero generale in tutto il settore industriale con cortei ed una manifestazione in centro.

Sindacati e lavoratori, insieme con la città, chiedono decisioni e interventi capaci di rilanciare l'economia e chiedono soprattutto all'Iri ed al sistema delle Partecipazioni Statali, croce e delizia da decenni per i genovesi. Naturalmente al centro della giornata di lotta saranno le questioni dell'Ansaldo con i suoi 710 dipendenti cacciati dalla fabbrica senza un soldo dalla sera alla mattina e della Fincontieri che ha chiuso il centro allestimento e riparazioni navi mettendo 600 dipendenti in cassa integrazione. Ma le questioni reali sono quelle legati al futuro produttivo di settori vitali per l'economia genovese e italiana: l'impiantistica, l'elettromeccanica, l'elettronica, l'informatica, la cantieristica e la siderurgia specialistica. Senza queste industrie si mette in discussione il ruolo complessivo dell'Italia sui mercati mondiali.



Interno di un reparto dell'Ansaldo di Genova

«Al presidente dell'Iri Nobile, che incontreremo il 4 ottobre - dice Franco Paganini, segretario Cisl - chiederemo decisioni e interventi capaci di garantire una adeguata presenza produttiva, anche nei settori della ricerca, del sistema delle partecipazioni statali.

La trattativa sulla vicenda Ansaldo passa adesso a livello governativo. Cgil Cisl e Uil hanno ricevuto l'assenso del ministro delle partecipazioni statali Franco Piga per un incontro - che si svolgerà lunedì alle 15 - in cui discutere il futuro produttivo del gruppo. I massimi dirigenti sindacali hanno ribadito ieri la richiesta al governo di rimuovere i dirigenti Ansaldo giudicati «incapaci e irresponsabili». Perché un giudizio così pesante e senza precedenti nelle relazioni sindacali? Franco Paganini, segretario Cisl, Furio Truzzi per la Uil e Andrea Ranieri per la Cgil lo hanno motivato ampiamente in un

incontro con i giornalisti. L'accusa di incapacità è relativa ai sette ultimi anni di storia del gruppo Ansaldo, contrassegnati da una serie incredibile di fallimenti e finiti, prima della crisi del Golfo, con un migliaio di lavoratori in cassa integrazione. Quella di irresponsabilità è in relazione al modo in cui sono state prese le decisioni dopo l'embargo all'Iraq. «L'Ansaldo - aggiunge Ranieri - ha voluto strumentalizzare le vicende di Baghdad per strappare al governo nuove commesse e nuovi soldi capaci di

Handicap e lavoro
Coro di critiche sulla nuova legge

La bozza di un progetto di legge del Senato sul diritto al lavoro degli handicappati riscuote vivaci critiche. L'attenzione ai diritti dei disabili sta per ridiventare un prezioso polo di dibattito. Isa Ferragutti (Pci): il confronto è utile, ma respingo le critiche ideologiche. Fausto Bertinotti: esaminare con serietà le proposte provenienti dalle realtà che hanno fatto esperienze.

GIOVANNI LACCAPO

MILANO. Sul diritto al lavoro dell'handicappato sta per riaccendersi una salutare discussione grazie anche alla bozza - che in tutt'Italia va riscuotendo opinioni molto divergenti - del progetto di legge di riforma della 482 ad opera del comitato ristretto della commissione Lavoro del Senato. Vita non facile, per il disegno di legge, a causa dell'accoglienza irata che fin qui gli ha riservato il fronte molto agguerrito dei critici. Un problema ormai senza misteri che negli ultimi anni ha scosso grande attenzione non solo nella sinistra. Anche dentro la chiesa (ad esempio la «Pastorale del Lavoro» della diocesi di Milano) si tende ad affrontarlo in termini di diritto al lavoro, e non più con il tradizionale assistenzialismo.

Convegni qualificati e ricerche hanno combattuto la vecchia concezione ghezzettante del «diverso» ancora preminente nella cultura che si riflette nella politica e secondo gli spiriti polemici, anche nella elaborazione legislativa, quale appunto il disegno di legge del Senato che, da parte di alcune istanze territoriali della Cgil (Brescia e Lombardia, Genova e Liguria) ha riscosso letture attente e una raffica di drastiche stroncature: «Le nostre controproposte sono tali da suggerire la revoca e la completa riscrittura del disegno di legge», precisa Dino Greco della Cgil di Brescia da dove, con la firma dello stesso Greco e del segretario della Camera del Lavoro, Gianni Pedò, sono decollate (fine luglio) le bordate più radicali ma anche più meditate perché scaturite da un impegno sul campo non recente. Critiche di metodo e di merito che Greco così riassume: «Una impostazione culturale e politica segregante dell'handicap, una totale disattenzione alla fondamentale esigenza di potenziare gli interventi formativi e riabilitativi finalizzati all'inserimento stabile e mirato dei disabili. Infine un ruolo marginale delle strutture pubbliche».

Non meno iconoclastico il giudizio di Claudia Cerelli direttrice del «Centro handicap» di Brescia: «È il tentativo di legittimare in modo esplicito un processo di emarginazione in corso da anni, contro il quale noi lottiamo con ogni energia. Contestazioni su cui Cgil-

FILLEACGIL

LE DONNE NELLE COSTRUZIONI E NEL LEGNO NIENTE SENZA DI NOI
27 SETTEMBRE, DESENZANO DEL GARDA PALAZZO DEL TURISMO, SALA CONVEGNI



Donne Fillea Cgil

Editori Riuniti

Walter Veltroni
IO E BERLUSCONI (E LA RAI)

«Libella», pp. 392, L. 26 000

Chi comanderà sulle «nuove» ferrovie? Il ministro dei Trasporti punta ad una mediazione con Necci. Critici Pci e Cgil

Blitz di Bernini: bloccata la riforma delle Fs

RAUL WITTENBERG

ROMA. Come previsto, dal ministro dei Trasporti Carlo Bernini è venuto uno stop alla riforma delle ferrovie prefigurata dal disegno di legge della maggioranza presentato il primo di agosto dal relatore, il senatore Augusto Rezzonico (sinistra Dc). Ieri al Senato il comitato ristretto della Commissione Trasporti aveva all'ordine del giorno la riforma delle Fs. E Bernini, impegnato a Palazzo Chigi, ha inviato il sottosegretario Gaetano Neppi (forlaniense) per dire che quel disegno di legge poteva finire nel cestino della carta straccia perché alla base del dibattito doveva essere assunto il testo del governo. Ovvero, gli

«emendamenti» alla vecchia legge istitutiva l'Ente Fs, la 210. Presentata una mese prima, la proposta governativa aveva incontrato forti critiche (anche ad essa erano legate le dimissioni dell'amministratore Fs Mario Schimbelli), e la commissione dei senatori s'era data da fare per giungere a un testo unificato che raccogliesse il meglio della 210, degli emendamenti governativi, dei disegni di legge emendamenti democristiani, appunto il progetto Rezzonico. Lo scopo, era quello di dotare le Fs trasformate in ente pubblico economico dotato di grande autonomia di gestione soprattutto ri-

petto al ministro, con un presidente titolare di tutti i poteri di una impresa efficiente, senza un direttore generale che gli facesse da contraltare. E proprio su questo equilibrio che vedeva compromessa l'ingegneria del ministro sulla gestione dell'Ente, limitando il suo controllo al raggiungimento degli obiettivi stabiliti da un «contratto di programma» stipulato fra l'Ente e il governo, c'è lo scontro. Uno scontro che ha tra gli ingredienti quello della figura del direttore generale che il nuovo amministratore straordinario Fs Lorenzo Necci vorrebbe vedere assorbito in una sorta di comitato esecutivo, al posto di una sorta di «longa manus» del ministro

con poteri addirittura maggiori del presidente, com'è adesso con la 210. E l'altro ieri Bernini è entrato nell'ufficio di Necci, impegnato nella stesura di un piano di riorganizzazione dell'Ente (ormai pronto, sarà reso noto a giorni), e gli ha posto sul tavolo la questione del direttore generale. L'incontro si è concluso «nella piena identità di vedute» fra i due, dicono alle Fs. In sostanza Necci avrebbe accettato l'imposizione del direttore generale, a patto che questo abbia un «identikit professionale» funzionale ai progetti di Necci. Vedremo nei prossimi giorni lo sbocco di questo «giallo» sui poteri del direttore nell'incrocio fra il progetto di Necci, quello del governo e

quello che uscirà dal Parlamento. Ma la sortita di ieri al Senato pare un segnale che conferma questa ipotesi del compromesso tra Necci e Bernini. Il comitato ristretto di Palazzo Madama ha dato mandato al relatore Rezzonico di presentarsi il 27 settembre con i nuovi testi nella forma di emendamenti alla 210. Il 3 ottobre la palla passa all'intera commissione Trasporti per le stesse degli emendamenti, compresi quelli dell'opposizione, fino a quando, il 10 ottobre, tutto passa in aula. Il Pci invece ha proposto che in aula si discuta subito la riforma, ogni gruppo con i suoi testi. Dura la reazione dei comu-

nisti al blitz di Bernini. «È ormai evidente che il governo non vuole una vera riforma dell'Ente Fs», ha dichiarato il senatore Maurizio Loti. «Solo così si spiegano i continui rinvii della presentazione di un proprio disegno di legge e, da ultimo, il sostanziale azzeramento del tentativo di Rezzonico di definire un testo efficacemente innovativo della legge 210». Loti ricorda la battaglia del Pci per dare efficienza ed economicità alle Fs in una logica d'impresa, con formule analoghe a quelle delle società di capitali; per sottrarre l'Ente all'attuale sovrapposizione di ruoli e poteri fra ministro, presidente dell'Ente e direttore generale. «Invece si vogliono solo ritocchi