

COMUNITÀ

L'editoriale

Il dovere di un presidente



SEGUE DALLA PRIMA

Erano (e sono) nei posti di comando e gestivano senza alcun controllo milioni di euro dei contribuenti per affari personali, auto di lusso o cene in locali a cinque stelle. Un bel porcile, come l'ha definito con la consueta franchezza Carlo Taormina, avvocato di Franco Fiorito, detto Batman. Un porcile dentro il quale possono affogare la dignità e la credibilità di una istituzione importante.

Eppure Renata Polverini ha preferito andarsene per un'altra strada. Ha indossato la maschera di Batman (quello vero), volteggiando e minacciando, ma s'è poi fermata a un passo dall'azione. Si è presentata in consiglio regionale come fosse un'estranea, come se quegli uomini del Pdl accusati e ora in guerra tra loro fossero mariuoli qualsiasi, come se non fosse lei alla guida della Regione più disastrosa d'Italia e oggi infangata dalle miserie di una classe politica che le ha permesso di vincere le elezioni. Ma quando si arriva a dire che «siamo come la Concordia, ci siamo sfracellati» o che quel che sta succedendo è «una catastrofe come l'alluvione di Firenze», a parte il cattivo gusto dei paragoni, bisogna poi avere il coraggio di tirare le somme. Chiedersi per quale motivo, per quali perversi meccanismi e con quali protezioni, è andato in scena quell'indegno festino coi soldi pubblici. E dov'era la presidente della Regione quando Fiorito e soci si spartivano i fondi per operazioni che con la politica non hanno nulla a che vedere. E che cosa ha fatto in questi due anni per impedire che la Regione che governa diventasse una cassa continua per soddisfare privilegi e appetiti che sono un insulto per un Paese che ogni giorno fa i conti con una crisi drammatica.

Insomma, Polverini dopo giorni di minacce e aut-aut si è presentata in aula in versione grillina, scandalizzata per gli imbrogli della casta e vivamente sorpresa per il misfatto compiuto a casa sua. Ma non è accettabile che una presidente di Regione pensi di uscire dall'impasse nella quale si è cacciata usando il frasario di un qualsiasi «giustiziere della politica». Perché lei ha un dovere: risolvere il disastro di cui è politicamente responsabile di fronte ai suoi cittadini. Non si può far finta che sia solo un problema di me-

le marce, che pure ci sono e sono più d'una. È un sistema politico, un metodo di governo, che oggi vengono messi sul banco degli accusati, del quale Francone da Anagni o Franchino da Proceno sono solo la punta di un iceberg. Sotto la guida di Renata Polverini, infatti, la Regione Lazio è passata da un'anomalia all'altra: ben quattordici assessori esterni (cioè non eletti, oppure trombati e salvati) a cui è stato concesso anche il regalo di un vitalizio a cui non avevano diritto, l'aumento del numero delle commissioni consiliari con il conseguente lievitare di spese, rimborsi e auto blu, l'esplosione dei monogruppi formati da un solo consigliere ma titolari in pieno di fondi pubblici.

Eppure non sta solo qui la gravità del caso Lazio. Perché di fronte a questo rigonfiamento dei costi della politica le performance della Regione sono state tra le peggiori d'Italia. Ce lo ha detto qualche mese fa una spietata relazione della Corte dei Conti inviata al Parlamento. In quel documento si punta il dito sull'abnorme indebitamento che porta il Lazio primo in classifica: negli ultimi anni il passivo è aumentato del 153% e oggi ammonta a più di undici miliardi di euro. Stesso discorso sulla sanità: la spesa è aumentata del 10% ma gli indicatori di qualità del servizio sono tra i più bassi del Paese.

Potranno mai bastare i rimedi proposti

ieri dalla presidente con un'enfasi del tutto inappropriata? Certo, i tagli vanno fatti e presto. Ma è inutile giocare, alcuni di essi richiederebbero tempi lunghi che sono incompatibili con la necessità di ridare credibilità e trasparenza all'istituzione. Il problema alla fine è proprio questo: l'intervento di Renata Polverini lascia le cose al punto in cui stavano ieri. C'è ormai una guerra feroce dentro il Pdl che non fa presagire nulla di buono per i prossimi mesi. Vedrete che giunta e partito di maggioranza dedicheranno gran parte del loro tempo a dirimere i conflitti interni, a parare i colpi che arriveranno e a respingere il fango che l'un l'altro si tireranno addosso nel tentativo di difendersi. Ma fuori dalla Pisana i cittadini continueranno a fare i conti con i loro problemi: aziende che chiudono, lavoratori in cassa integrazione, giovani senza speranza, ospedali che non riescono a garantire l'assistenza necessaria. Si può aspettare? Certamente no. Polverini mediti su questo con la serietà che le dovrebbe derivare dalla sua lunga esperienza di sindacalista. Ieri ha detto che se fosse di peso da lei avrebbe messo le ciabatte e se ne sarebbe andata al mare mettendo fine al suo incarico. Ma se l'intenzione è di vivacchiare nel pantano tra un grillismo e l'altro, meglio, molto meglio un ombrello a Ostia finché il tempo tiene.

Maramotti



L'opinione

Perché è importante una scuola migliore



SAREBBE ANCORA POSSIBILE IMMAGINARE DI SCRIVERE UN TESTO COME IL LIBRO CUORE DI EDMONDO DE AMICIS?

In quella narrazione della vita scolastica si concentrava la convinzione dei ragazzi e delle famiglie di far parte di una società diversificata culturalmente e socialmente che trovava, tuttavia, un punto di convergenza all'interno della classe guidata dalla sapienza e dalla dedizione del maestro. Ciascun bambino portava con sé la storia della propria famiglia con i drammi e le difficoltà che all'interno della stessa venivano condivisi, ma che trovavano un punto di composizione e di comprensione nella diversità delle altre vite familiari. La scuola oggi sembra molto distante da quel modello e non solo per un fisiologico processo di evoluzione in senso storico, ma anche per una serie di ragioni che meriterebbero di essere analizzate fino in fondo.

Se è vero che il sistema scolastico rispetta la società alla quale si indirizza, è possibile individuare delle assonanze fortissime

tra quel periodo risorgimentale, all'indomani delle guerre di indipendenza, di costruzione di un'identità nazionale, e quello attuale di gravissima crisi non solo economica, ma globale, anzi, cosmica, prendendo a prestito un termine di leopardiana provenienza. Oggi, come allora, è necessario trovare un punto da cui partire per rimettere insieme le tessere di un mosaico sghebbato e disarticolato del vivere sociale. Questo luogo non può che risiedere nelle fondamentali istituzioni pubbliche deputate a svolgere un ruolo educativo e formativo, prime fra tutte la scuola per le giovani e giovanissime generazioni. L'indagine che abbiamo svolto come Osservatorio sulle famiglie Eurispes mette in luce come la scuola sia percepita dai giovani come un posto noioso, antico, arretrato e incapace di dare le corrette risposte alle loro emergenti esigenze. Questa distanza viene poi intesa principalmente come incapacità della stessa istituzione madre dell'educazione a creare dei «lavoratori» in grado di potersi professionalizzare già dai primi anni di vita.

Dati che devono scuotere dal profondo torpore dei governanti e dei cittadini di non appartenere ad una collettività. Il senso, neanche troppo sottinteso, è che la scuola dovrebbe abdicare totalmente ad essere quel tempio sacro dove la cultura si crea e si diffonde, dove si gettano i semi nelle menti fertillissime degli studenti che permettono di creare la coscienza civile di appartenere ad un popolo, ad una nazione, ad una storia europea ed universale che è di tutti. Aspettarsi dalla scuola una funzione di puro indirizzo professionale significa affermare la supremazia delle esigenze personali ed individuali a quelle generali e universali, significa

dire che si annienta totalmente una concezione sociale dell'esistere. È essenziale riprendere quell'idea, fortissima nell'era risorgimentale, e di nuovo presente in un altro periodo post-bellico, dopo la Resistenza e la Costituzione, che il bene individuale passa anche e soprattutto attraverso la creazione di una società migliore e che se questa non viene curata, amata, costruita anche la vita del singolo si impoverisce e diventa solo misero soddisfacimento di bisogni elementari.

La risposta che si deve dare a questi ragazzi e ragazze si costruisce mediante l'offerta di un progetto generale di società, capace di trasmettere valori universali e condivisi che cambia il modo di stare al mondo nel nostro Paese, proprio nei giorni in cui in Francia si è aperto un dibattito sulla proposta del ministro dell'Istruzione di introdurre l'insegnamento di «morale laica». C'è bisogno di investire, non solo in termini di risorse economiche, ma di idee e forze per invertire questa sbagliata percezione dell'esistenza che allontana dalle scuole gli stranieri, i diversi, i più deboli in generale. La scuola, con l'aiuto delle famiglie, deve ritornare ad essere un posto inaccessibile alle regole del mercato, dove si insegna il diritto costituzionale, per esempio, che permette a ciascuno di crescere con l'idea che si è portatori di diritti e di valori che ci appartengono come singoli, ma che hanno bisogno degli altri per essere rispettati ed attuati. La scuola non può essere ontologicamente pratica, ma deve conservare e, se possibile rafforzare, quella funzione di punto intellettuale che consentirà ai futuri lavoratori di essere dei cittadini del paese e del mondo consapevoli.

Il commento

Crisi del trasporto aereo È il momento di agire



DA MOLTI ANNI IL SINDACATO RIVENDICA UNA POLITICA DEI TRASPORTI NEL RISPETTO DI LAVORATORI E CITTADINI, CONTRO GLI EFFETTI DISTORSIVI DELLE LIBERALIZZAZIONI ALL'ITALIANA. Oggi siamo arrivati al punto che il 50% delle aziende del trasporto aereo nel nostro Paese registrano perdite notevoli nei loro bilanci e molte di queste sono prossime al fallimento. A cominciare dalla «nuova» Alitalia Cai dove il piano di privatizzazione ha determinato più cenere che nuovi voli. La cordata voluta e imposta dal governo Berlusconi è alle prese con perdite difficilmente sostenibili e con l'incapacità a ricapitalizzare un'azienda che perde oggi più o meno quello che perdeva prima, quando impiegava quasi il doppio del personale. Il piano di rilancio ha schiacciato la compagnia sulla concorrenza di medio raggio dove, l'assenza di regole e la tolleranza verso pratiche illegali ha consegnato quote di mercato enormi alle low cost. Il programma di consegnare tutto ad Air France nel 2013 si è scontrato con la crisi ed i problemi dell'avioleone francese che non si può più permettere l'acquisizione.

Le altre compagnie italiane, dopo che negli ultimi anni si è registrato un lungo elenco di fallimenti, sono alle prese con tentativi di sopravvivenza probabilmente impossibili. Meridianaffly, dopo l'ennesimo cambio di guida aziendale, annuncia l'ennesima grave perdita. Windjet rappresenta un disastro annunciato da tempo che il governo ha scoperto ad agosto. Livingston appena fallita è oggi una

Newco che opera con la speranza di farcela nel mercato charter in forte contrazione. Blu Panorama si dibatte, forse nelle sue ultime giornate, tra difficoltà enormi e conclamate da tempo. Oltre alle compagnie, tutte le aziende di assistenza aeroportuale, l'handling italiano, registrano perdite e non coprono i costi. Ciò accade solo in Italia dove si è assistito ad una proliferazione di soggetti autorizzati ad operare dall'Enac-Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, che infestano gli aeroporti italiani, operando sottocosto, mettendo in ginocchio un segmento produttivo, lasciando debiti e fabbricando precarietà e disoccupazione. In nessun aeroporto europeo operano 7 diverse aziende di handling come accade a Roma Fiumicino. Le stesse difficoltà si registrano nella realtà del catering aereo strozzato dalla revisione dei servizi di bordo. Oggi anche i gestori aeroportuali, concessionari in monopoli naturali, registrano difficoltà. Molti piccoli aeroporti hanno ogni anno bisogno di ripianare perdite, spesso determinate dai finanziamenti illegali a Ryanair e lo fanno con denaro pubblico, facendo il gioco del vettore irlandese che opera nell'assoluta evasione delle leggi italiane, mettendoli in competizione tra loro. In nessun altro Paese europeo sono operativi così tanti aeroporti come in Italia. Oggi il governo tecnico annuncia il piano nazionale aeroporti, di fatto lo stesso studio presentato nel corso delle precedenti legislature. I grandi gestori aeroportuali su cui è necessario aprire un focus, sono invece spasmodicamente alla ricerca dell'aumento delle tariffe e vivono spesso situazioni difficili con il sistema del credito a causa delle privatizzazioni a debito. Anche la manutenzione aeronautica langue e soffre la disastrosa fine di Alitalia che ha determinato l'impoverimento del segmento e la perdita verso l'estero di lavorazioni fondamentali e di conseguenza di prospettiva per l'industria aeronautica.

Di fronte a questa situazione drammatica bisogna agire, assumendosi responsabilità oppure essere complici del fallimento dell'industria italiana del trasporto aereo ormai davvero prossima. Nella direzione dell'agire va la vertenza nazionale trasporto aereo rilanciata nel maggio scorso e la richiesta di istituzione del tavolo permanente sulla crisi del settore presso il ministero dello Sviluppo economico trasporti e infrastrutture, in quanto è urgente e indispensabile un intervento governativo. Va assunto un approccio industriale, definendo e coordinando iniziative idonee a costruire un sistema trasporto aereo italiano, regole esigibili, anche attraverso l'introduzione di eventuali interventi legislativi, finalizzati al riordino ed al riequilibrio della catena del valore, guardando a ciò che funziona nel resto d'Europa. L'altro cardine della necessaria riforma è rappresentato dalla piattaforma unitaria che rivendica la stipula del Contratto di settore, per la tutela del reddito dell'occupazione, della sicurezza sul lavoro, per affermare il principio della clausola sociale e contrapporsi al dumping salariale. In nessun altro Paese europeo vige una normativa così restrittiva sull'esercizio del diritto di sciopero e sussistono oggi condizioni di lavoro e retribuzioni inferiori a quelle italiane. Nei prossimi mesi è indispensabile costruire, con il coinvolgimento e contributo delle istituzioni e delle associazioni delle imprese del settore, una riforma del trasporto aereo rivendicata da tempo ma da cogliere prima che sia troppo tardi.

...
**Compagnie in difficoltà
Lavoratori a rischio**
...
Subito la riforma del settore