Braccio di ferro degli «autonomi» ma la Sardegna non è più isolata

Primi segni di disaccordo con i dirigenti e di dissociazione dalle agitazioni - Dal 10 ottobre scioperi selvaggi in tutto il settore dei trasporti - Situazione negli scali del continente e sardi - Appello della Federazione marittimi e delle confederazioni - « Precettazione, grave limitazione delle libertà »

NAPOLI — Gli attracchi dei traghetti delle Ferrovie dello Stato

ROMA — L'ultima mossa dei dirigenti della federazione « autonoma » dei trasporti è stata quella di « denunciare », per la precettazione, il governo alle organizzazioni internazionali del lavoro. Così il braccio di ferro degli autonomi continua, prendendo a pretesto la « precettazione » dei marittimi dei traghetti Tirrenia in servizio sulle linee Civitavecchia-Sardegna e sorvolando sulle cause e sulla situazione che essi stessi hanno determinato e che pretendono di ulteriormente inasprire, che è stata all'origine del provvedimento, oggettivamente grave, deciso dal governo. E da ciò fanno discendere il minaccioso ultimatum: o la revoca o « saremo costretti » a dar corso agli scioperi nell'intero sistema nazionale dei trasporti dal 10 ottobre.

Non cerchino, i dirigenti « autonomi », di gettare su altri responsabilità che sono fondamentalmente loro. Sono loro infatti — come osserva una nota congiunta della Federazione unitaria dei marittimi e delle tre confederazioni — che hanno rifiutato « *ogni senso di etica sindacale* », che hanno « *isolato per giorni e giorni la Sardegna dal continente* » e che hanno fatto « *ricadere su gruppi di marittimi il provvedimento della precettazione ed il rifiuto ad accettarla* ».

Probabilmente la « precettazione » (« *una oggettiva e grave limitazione della libertà di sciopero* », afferma la nota della Federazione unitaria) era proprio l'obiettivo che certi dirigenti del sindacato « autonomo » si erano posti nel promuovere lo sciopero sui traghetti (poche persone che si astengono dal lavoro sono sufficienti, giova ricordarlo, a bloccare la nave), il suo progressivo inasprimento, fino a giungere all'isolamento di fatto, dal resto del mondo, della popolazione sarda. La riapertura della trattativa contrattuale appariva fin dall'inizio abbastanza pretestuosa. Se da una parte accoglieva spinte corporative di ristretti gruppi, che possono aver trovato anche « comprensione » in certi ambienti ministeriali e politici, dall'altra non aveva chiaramente presa sulla stragrande maggioranza della categoria che aveva dato in occasione di centinaia di assemblee sui bordi e a terra il proprio assenso al nuovo contratto stipulato dalla Federazione unitaria con il governo e gli armatori privati e pubblici.

Occorreva insomma il fatto traumatico, scioccante, su cui far leva per convolgere altri marittimi, per giustificare una intensificazione e estensione delle agitazioni a tutto il settore dei trasporti dove già in aggiunta a quelle in atto sui traghetti si erano programmate quelle sui treni da parte della Fisafs. Obiettivo non ultimo rimaneva e rimane quello della limitazione del diritto di sciopero, di colpi da infliggere alle libertà sindacali.

Il braccio di ferro degli autonomi, dicevamo, continua. I traghetti della Tirrenia continuano ad essere all'ancora nei vari scali. A Genova sono fermi i traghetti « Boccaccio », « Carducci », « Espresso Ravenna » e « Sicilia ». Ma si cominciano ad avvertire fra gli stessi marittimi che aderiscono al sindacato autonomo Federmar-Cisal segni di disaccordo con il gruppo dirigente e di dissociazione dalla agitazione. E' quanto è successo negli ultimi due giorni con il « Canguro bianco » e la « Staffetta adriatica »: le assemblee dei marittimi hanno revocato lo sciopero già proclamato e le due unità sono regolarmente in servizio. I collegamenti passeggeri con la Sardegna dal porto ligure sono assicurati, sia pure con qualche difficoltà, dai « canguri », così come verso una relativa normalità si sta andando sia a Civitavecchia, sia negli scali sardi, con l'impiego dei traghetti delle FS.

Le federazioni unitarie, confederale e di categoria, hanno rivolto un appello ai marittimi dei traghetti a « riprendere servizio » su tutte le unità e ad « annullare le condizioni che hanno determinato il provvedimento di precettazione ».

Intanto il sindacato autoferrotranvieri CGIL, CISL, UIL ha sospeso lo sciopero dei dipendenti delle autolinee delle ferrovie in concessione, in programma per il 10 ottobre, sia perché sono riprese le trattative al ministero del Lavoro, sia per « evitare ulteriori disagi all'utenza già ingiustamente colpita dagli scioperi inopportuni e strumentali indetti dai sindacati autonomi ».

i. g.

Nodi che la Conferenza nazionale dovrà sciogliere

I trasporti in Italia e l'Europa

Due convegni hanno contribuito negli ultimi tempi a porre in piena luce un problema di grande entità: quello della nuova fase della unificazione europea che si aprirà con l'elezione del Parlamento a suffragio diretto, e delle serie implicazioni che ciò avrà per l'Italia nel cruciale settore dei trasporti, porti compresi. Ci riferiamo al convegno che, parallelamente alla Festa dell'Unità, si è tenuto a Genova con la partecipazione delle maggiori autorità dei trasporti e di tutti i porti del Mediterraneo e alla conferenza di Stresa sul traffico e la circolazione.

Quando avremo in Europa un Parlamento eletto non c'è dubbio che i tempi del processo di unificazione diverranno subito più stringenti. E più forte diverrà il rischio che in un mercato europeo cresca lo squilibrio tra aree forti e aree deboli, e si rafforzi l'egemonia delle aree forti. Gran parte dell'Italia è da questo punto di vista un'area debole, e questo ci propone scelte urgenti di grande portata. Ad esempio — ma è solo un esempio di una tematica più complessa — il sistema portuale italiano sta da anni perdendo colpi. Siamo arrivati al punto che correnti di traffico che pure debbono traversare il Mediterraneo, e che originano abbastanza vicino a Genova o a Trieste, passano per Rotterdam, Amburgo, o Marsiglia. Per troppi aspetti noi siamo l'anello debole della catena: o ci rafforziamo o faremo le spese della nuova situazione.

Far fronte alla realtà vuol dire agire su due piani. Prima di tutto occorre che la nostra presenza nella Comunità europea sia più incisiva e meno subalterna che nel passato; quando siamo stati troppo spesso emarginati dalle scelte che contavano. Sino ad oggi nel campo dei trasporti ha prevalso l'idea di dar corso alla libera concorrenza, alle forze spontanee del mercato: una idea oltretutto abbastanza ipocrita posto che questo mercato è dominato dai grandi gruppi monopolistici e dai grandi sistemi statali protetti. Si tratta invece di passare alla concezione di uno sviluppo equilibrato, di un programma che, rispettando i diritti del mercato, eviti sprechi e distorsioni nell'uso delle risorse, e l'emarginazione di vaste aree. Una prima occasione è già presente, poiché a novembre il Consiglio dei ministri della Comunità dovrebbe esaminare un progetto di regolamento che per la prima volta finanzierebbe e programmerebbe alcune grandi infrastrutture di trasporto di interesse comunitario.

L'altro piano sul quale sviluppare l'iniziativa è invece quello di un rafforzamento e di un rilancio del nostro sistema dei trasporti. Da questo punto di vista sono stati scritti fiumi di documenti, ma nei fatti si è camminato pochissimo. Anzi, alla Conferenza di Stresa si è anche profilato un tentativo di tornare indietro, riportando tutta l'attenzione sull'automobile.

Nessuno nega un suo ruolo all'automobile, e non pensiamo che si vada a una politica nuova vessando gli automobilisti. Ma l'auto non può essere la ragione del sistema, e le sue possibilità di espansione sono oltretutto assai ridotte in Italia. La questione vera è, finalmente, il rilancio del trasporto pubblico e collettivo: la riorganizzazione e la riforma delle ferrovie, la riorganizzazione e la riforma del trasporto urbano e regionale, la riorganizzazione e lo sviluppo del sistema portuale, la rottura delle strozzature che frenano l'espansione del trasporto aereo; il coordinamento e l'integrazione dei vari mezzi di trasporto.

Sinora si è fatto molto poco: infatti, a parte misure minori, il solo provvedimento consistente riguarda la legge che, con 1.600 miliardi, ha finanziato l'acquisto di materiale rotabile per le ferrovie. Ma è altrettanto certo che il Parlamento, anche in carenza del governo, ha lavorato sodo in questi anni. Sono pronte leggi e misure di rilievo strategico; il piano delle ferrovie, il Fondo nazionale e la legge quadro per i trasporti urbani e regionali, la riforma dei porti, la nuova disciplina dei voli charter. Occorre varare subito, entro l'autunno tutti questi provvedimenti, e mettere in cantiere gli altri, a partire dal piano degli aeroporti e dalla riforma dell'Azienda ferroviaria. Il governo deve sciogliere le sue riserve, lasciare cadere ogni remora: e tutti i gruppi politici della maggioranza devono mettere il Parlamento in condizione di tirare le somme del suo lavoro.

L'undici di ottobre si riunisce a Roma la Conferenza Nazionale dei Trasporti. E' una grande occasione da non perdere. E non la si perderà solo a due condizioni. La prima è che ad essa si vada con un impegno chiaro a varare subito i provvedimenti che ha indicato. La seconda è che queste misure vengano collocate all'interno di una proposta chiara e precisa — avanzata dal governo — di ripartizione e di uso delle risorse della spesa pubblica.

Lucio Libertini

Tutti i compagni partecipanti alla Conferenza Nazionale dei Trasporti sono invitati alla riunione che avrà luogo presso la direzione del PCI, martedì, 10 ottobre, alle ore 18.

Un documento dell'Ufficio lavoratrici della CGIL

«Il part time va controllato non esteso»

ROMA — Quali pericoli si nascondono dietro il *part time*? Bisogna regolarlo per legge? E il rapporto con i prossimi contratti? Come può configurarsi un rapporto di lavoro *part time*?

A queste domande risponde un documento dell'*Ufficio problemi delle lavoratrici* della Cgil che proprio in questi giorni si è riunito per discutere su « *occupazione e orario di lavoro con particolare riferimento al lavoro a tempo parziale* ».

« *Il problema del lavoro a* part time *non può essere isolato dall'obiettivo fondamentale della battaglia condotta dal sindacato per difendere e accrescere l'occupazione* »: il che significa che con rapporti a tempo parziale non si deve sostituire un lavoro a pieno tempo. Occupazione aggiuntiva e non sostitutiva, quindi. I pericoli possono essere due: che con questo particolare rapporto di lavoro il padronato « *realizzi un'ulteriore emarginazione e dequalificazione delle lavoratrici* »; che — seconda questione — il *part time* mascheri una riduzione degli organici.

Per l'*Ufficio lavoratrici* della Cgil questi problemi ne pongono un altro: quello dell'esigenza che il sindacato rafforzi le sue capacità di intervento sull'organizzazione del lavoro, sul controllo del mercato del lavoro e dell'utilizzo della manodopera.

Il documento nega che il sindacato abbia avuto o abbia « *una posizione apriori stica* » sul *part time*: « *valutazioni negative sono state espresse per le conseguenze sulla qualità e stabilità dell'occupazione, in particolare di quella femminile* ». Si tratta allora di capire, (« *di approfondire l'analisi* ») che cosa è accaduto dove il *part time* esiste e di superare « *i seri ritardi nell'affrontare i problemi posti dal mercato del lavoro irregolare che ha finito per essere sottratto alle norme che regolano i rapporti di lavoro e sfuggire ad ogni controllo del sindacato* ».

E' possibile, attraverso il *part time* riassorbire quote significative di lavoro nero, soprattutto di quello a domicilio? L'*Ufficio lavoratrici* della Cgil risponde di no: è una tesi « *infondata e improponibile* » alla quale sfugge « *la comprensione del carattere strutturale di certi fenomeni. Diverse sono le ragioni e le convenienze che inducono il padronato a fare ricorso a tali forme di lavoro. D'altra parte* — prosegue il documento — *le motivazioni che spingono le stesse lavoratrici ad accettare condizioni di lavoro nero non verrebbero rimosse dal* part time ».

Non si tratta di introdurre ed estendere — ecco la proposta — il rapporto di lavoro a tempo ridotto, « *ma di controllarlo e regolamentarlo nelle situazioni concrete, sempre in relazione all'obiettivo dell'occupazione e in coerenza con le linee generali del sindacato* ».

La posizione su un'ipotesi di regolamentazione legislativa è nettamente contraria: « *ciò non significa che il sindacato non si ponga il problema di affrontare nelle sedi dovute le questioni relative, ad esempio, agli aspetti previdenziali e del collocamento che la contrattazione collettiva non può ovviamente risolvere* ».

E i prossimi contratti? Mentre chiede « *normative e poteri di controllo per la introduzione di contratti studio lavoro* », l'*Ufficio lavoratrici* della Cgil esprime «*parere contrario all'inserimento nelle piattaforme per i rinnovi contrattuali di altre forme relative al lavoro a tempo parziale. Rispetto alle situazioni specifiche nelle quali il sindacato si trova a dover affrontare in concreto il problema del* part time, *è necessario definire orientamenti che guidino la iniziativa del sindacato e le condizioni per una eventuale contrattazione* ».

Il documento fissa, infine, alcune linee di questi « *orientamenti e condizioni* »: innanzitutto l'occupazione e, quindi, la non discriminazione delle donne e delle fasce più deboli della forza lavoro, la volontarietà e la reversibilità del rapporto a *part time*, la non marginalizzazione e dequalificazione.

E' progressivo il calo degli impegni della Dalmine nel Sud

Dal nostro inviato

PIOMBINO — Alla vigilia della discussione in Parlamento del piano per la siderurgia, i lavoratori del gruppo Dalmine — uno dei capisaldi, in campo nazionale, delle seconde lavorazioni dell'acciaio — si sono riuniti a Piombino per una verifica dettagliata, non solo sulla situazione all'interno delle singole aziende del gruppo, ma anche sui riflessi e sulle connessioni che il piano di settore potrà avere sulle attività della Dalmine. Alla riunione, organizzata dalla FLM nazionale al termine della quale ha concluso i lavori Ottaviano del Turco, hanno preso parte i sindaci del comprensorio e i rappresentanti delle forze politiche. Per il PCI, ha partecipato l'onorevole Pietro Gambolato, membro della Commissione bilancio e PP. SS della Camera, il quale ha criticato alcuni tra gli aspetti più negativi del piano predisposto dal CIPI.

Tale piano è carente ed incompleto perché si limita a fare una « fotografia » dell'esistente, guardando al mercato in modo statico, senza uno sforzo di analisi sulle prospettive future che la siderurgia potrà avere in Italia e nel mondo. Per le seconde lavorazioni degli acciai, — che interessano direttamente la Dalmine — il governo ignora che oggi i paesi produttori di materia prima sono sempre più orientati a immettere sul mercato un prodotto semilavorato.

La situazione esistente all'interno delle sei aziende della Dalmine (Costa Volpino, Torre Annunziata, Massa, Taranto, Piombino, Dalmine) è stata esposta, nella relazione introduttiva, dal compagno Bracali. Attualmente, oltre ai problemi aperti nello stabilimento di Piombino, (241 dipendenti sono stati trasferiti alle Acciaierie per adeguare l'organico al calo produttivo) esistono forti preoccupazioni sindacali per la sorte delle aziende meridionali del gruppo. E' stato, infatti, denunciato un progressivo calo dell'impegno della Dalmine verso le aziende del Mezzogiorno (a Torre Annunziata pende la minaccia del ricorso alla cassa integrazione).

Ma quale deve essere, a giudizio dei lavoratori, il ruolo del gruppo Dalmine nel quadro del piano? A questa domanda i sindacati rispondono con proposte concrete e articolate. Il futuro della Dalmine è collegato non solo al piano della siderurgia ma anche alla realizzazione del programma triennale di sviluppo. Le prospettive del « tubo saldato » prodotto a Piombino sono strettamente connesse allo sviluppo dell'edilizia, dell'agricoltura e dell'impiantistica.

Francesco Gattuso

A Roma i lavoratori del «Bustese». Giovedì riunione all'Industria

ROMA — «La vostra presenza qui dimostra senza equivoci che, nella fase più cruciale della loro lotta, i lavoratori del «Bustese» vogliono che si esca dalla crisi con più garanzie e maggiore sicurezza: in poche parole che vengano aperte le prospettive per una nuova politica economica»: con queste parole, sottolineate da un applauso scroscianate, la compagna Doriana Giudici, della segreteria nazionale FULTA ha concluso nella mattinata di ieri l'assemblea dei lavoratori del cotonificio Bustese che è stata ospitata sotto la cupola del teatro Planetario.

Si sono ritrovati nella capitale in 800. Sotto l'emiciclo hanno confuso i loro dialetti, originari da diverse province dell'alta Italia, alla ricerca dell'unità nella lotta. Folte delegazioni di ciascuno dei sei stabilimenti del cotonificio, insediati in altrettante province del nord (Varese, Milano, Bergamo, Pavia, Alessandria, Gorizia) per chiedere che l'azienda, la quale occupa complessivamente oltre 4 mila dipendenti, mantenga gli impegni sottoscritti nell'accordo del giugno

Una crisi produttiva e finanziaria insieme, disincagliata dall'accordo dei mesi scorsi ma non rispettato dall'azionariato, guidato dall'ingegner Augusto Scapira. Quest'ultimo ha preso il pretesto della mancata erogazione di circa 5 miliardi dei crediti agevolati dall'ICIPU per mettere il blocco su tutti gli stabilimenti. La situazione è precipitata in un brevissimo arco di tempo. I lavoratori non percepiscono il salario che con notevole ritardo e comunque sempre centellinato in acconti. Alcuni insediamenti sono in cassa integrazione. Su tutto il gruppo incombe l'incertezza delle prospettive occupazionali. Di immissioni di capitali freschi, da parte del nuovo consiglio di amministrazione del Bustese, sinora nemmeno se ne parla. I segnali intanto indicano che la occupazione complessiva del gruppo, costituita soprattutto da mano d'opera femminile, sta subendo un lento ma drastico salasso.

Il convegno ha rinsaldato alcune travi portanti dell'iniziativa di lotta nel breve periodo. Innanzitutto l'incontro con il ministro dell'Industria, fissato per giovedì prossimo: «esigiamo che la proprietà ci ponga sul tavolo la documentazione sulla effettiva consistenza patrimoniale — ha sottolineato la compagna Giudici — poiché non siamo affatto disponibili a batterci per spingere il governo a sborsare soldi pubblici, tanto meno privi di garanzie, senza che l'azienda abbia compiuto tutto quanto il suo dovere».

g. l.

Un esperimento per salvare la «Papa»

Una società di servizi degli enti locali per avviare alcune linee produttive

Dal nostro inviato

SAN DONA' DI PIAVE — «La tradizionale borghesia veneziana conta sempre meno — *sostiene Roberto Tonini, segretario della Camera del lavoro* —, i giochi del potere si decidono ormai nelle ricche cittadine della provincia. Il voto di San Donà influenza la elezione di un ministro come Tina Anselmi, di un senatore e di un altro paio di deputati. A dirigere la Cassa di Risparmio di Venezia è andato il farmacista del piccolo, ma prospero centro sul Piave, ex dirigente locale della DC». *Ecco perché quando si è improvvisamente scoperto che la maggior azienda della città, un fiore all'occhiello del* « modello veneto di sviluppo », *aveva accumulato una montagna di debiti e non poteva più tirare avanti, a San Donà si sono precipitati segretari, sottosegretari, parlamentari, tutti con la promessa che le cose si sarebbero aggiustate presto, che ci avrebbero pensato loro.*

La Papa, 1.200 operai, una azienda che lavora il legno e produce infissi per l'edilizia, aveva del resto tutte le carte in regola per attendersi il lancio della regolamentare ciambella di salvataggio. Da modesto laboratorio artigiano era cresciuta a grande fabbrica grazie al benevolo appoggio delle locali consorterie democristiane. Divenuta adulta e importante, aveva contraccambiato di cuore mettendo la propria influenza economica al servizio dei suoi benefattori.

Ora che le cose si erano messe male, chi poteva dubitare in un nuovo, generoso atto di riconoscenza degli amici, vicini e lontani? Nessuno in realtà dubitava a San Donà. E, in fondo, non erano pochi neppure i lavoratori disposti a scommettere sull'atteso intervento provvidenziale. Non era in discussione solo il loro posto di lavoro, ma la credibilità di un intero sistema di governo. E questo fatto qualche garanzia la dava. Tutto ciò accadeva quattordici mesi fa, nel giugno dell'anno scorso.

Ma qualcosa non ha funzionato. La macchina, che si era dimostrata così ben oliata soltanto qualche anno fa, non ha lavorato come ci si attendeva. I canali privilegiati di comunicazione tra questa o quella corrente dc e questo o quel ministro sono stati scandagliati per mesi, gli strumenti legislativi o istituzionali che si potevano prestare all'uso attentamente verificati. A un certo punto è saltato fuori anche l'americano di turno disposto a rilevare, a qualche condizione, l'azienda: il capocorrente che l'aveva scorato ci ha lavorato pazientemente attorno per qualche mese. Non si è riusciti a concludere nulla.

A questo punto, è comprensibile, qualche dubbio ha cominciato a incrinare il fronte compatto che si era riusciti a schierare intorno alle mura della Papa. L'agguerrito gruppo di sindacalisti cislini che guidava le lotte aveva sostanzialmente condiviso la logica con la quale si procedeva. Come giudicare altrimenti iniziative tipo la reiterata occupazione delle sedi stradali e di quelle ferroviarie, l'invasione delle piste dell'aeroporto veneziano, se non come forme di pressione che restavano subalterne ai vecchi metodi clientelari?

Da un paio di mesi, comunque, il problema del recupero della Papa, da tutti considerato possibile sotto il profilo delle potenzialità produttive e delle condizioni del mercato, si è cominciato a porlo in termini diversi. « Salvare tutto e subito, si è visto, non è possibile — *dice Tonini* — e nella greppia che prima serviva ad alimentare i salvataggi indiscriminati non c'è più biada per tutti. Resta il discorso che noi facciamo da tempo, quello di un intervento pubblico nella direzione dei processi economici anche a livello locale, non improvvisato, ma programmato ». *Non è solo un discorso, qualche primo passo si è fatto e propria per la Papa è stato studiato un esperimento che potrebbe risultare utile per accumulare conoscenze e rendere più forte una prospettiva del genere.*

Di che cosa si tratta? Gli enti locali, Comune comprensorio e Provincia, hanno dato vita a una « società di servizi », *un ente destinato ad elaborare piani e proposte che riguardano il comparto produttivo nel quale è inserita la Papa. Questa* « società di servizi », *a sua volta, partecipa alla costituzione di una società di gestione, nella quale dovrebbero impegnarsi, sulla base di alcune garanzie, soprattutto gli istituti di credito. I fini dell'operazione sono quelli di riavviare gradualmente e solo e quando si hanno prospettive di sicura economicità, alcune linee produttive. I lavoratori in cassa integrazione rientrerebbero via via che questa riattivazione della fabbrica si affermasse. Restituita a condizioni di redditività l'azienda potrebbe, alla fine dell'operazione, essere offerta a imprenditori privati.*

Per la provincia veneta, una fungaia di piccole e medie iniziative venute su in modo anarchico, la promozione di consorzi per l'acquisto delle materie prime, i vincoli alla politica del credito, istituti di studio come le « società di servizi », *sono tutte vie inesplorate per dirigere diversamente lo sviluppo, cominciando con l'affrontare in modo nuovo le situazioni di crisi aziendale.*

Gente pronta a mettere il bastone tra le ruote di questi progetti ce n'è a iosa. Anche qualche settore sindacale non sembra ancora del tutto convinto. Qualche giorno fa, ad un convegno organizzato a San Donà per esaminare la situazione delle aziende del legno in crisi, qualcuno della Papa ripeteva un ragionamento del genere: « La fabbrica è sana e ha prospettive, servono dieci miliardi. Da qualche parte devono comunque saltare fuori ». *Da dove potrebbero venire non è stato detto, ma si sa che qualcuno pensa alla GEPI. Sarebbe un modo per tornare punto e a capo.*

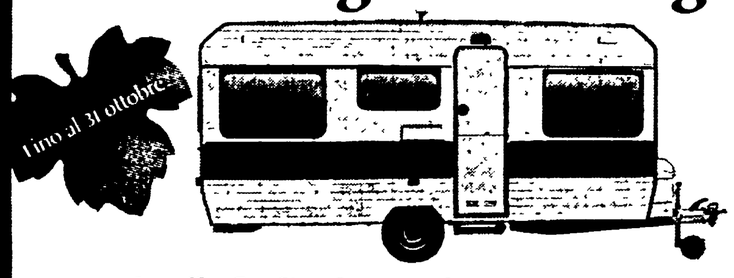
Edoardo Gardumi

Da martedì 17 le trattative per la « legge-quadro »

ROMA — Una trattativa « serrata » fra sindacati e governo per la definizione di una legge quadro per il pubblico impiego, inizierà a partire da martedì 17 ottobre. E' quanto è stato deciso ieri nell'incontro fra il ministro del lavoro Scotti e i segretari della Federazione unitaria Giovannini (CGIL), Marini (CISL) e Bugli (UIL).

Il governo — a quanto hanno riferito i dirigenti sindacali — si è dichiarato deciso a chiudere presto la questione e ad avviare una trattativa serrata come quella che si è svolta sul problema delle pensioni. Le confederazioni hanno presentato al ministro un loro documento sulla legge quadro.

Autunno Elnagh. L'occasione giusta.



Scopri sulle foglie dorate dei Concessionari Elnagh l'occasione giusta per le tue prossime vacanze.

Fino al 31 ottobre dal tuo Concessionario Elnagh trovi:
● prezzi speciali e condizioni di acquisto interessanti per tutte le caravan, sempre Franco Concessionario.
● una valutazione della tua vecchia caravan che ti lascerà senza parole.
E non mancare all'appuntamento d'autunno: con le grandi novità che troverai nella nuova elegantissima caravan Dorada, la bella tra le belle.
Vai oggi stesso dal tuo Concessionario Elnagh: l'indirizzo lo trovi sull'elenco telefonico, alla voce Elnagh.

elnagh®
la caravan ★★★★

Sede di Roma: Viale Trastevere 115
Tel. 58.97.541/2/3

EDISORES = EQUO CANONE

NUOVA PERIZIA ESTIMATIVA

Stress. Se già al mattino ti senti stanco e svogliato: Tai-Ginseng aiuta!

in farmacia e negozi specializzati