

**Aumento dei prezzi, paralisi dei trasporti, crisi occupazionale**

# È un'estate assai dura e la gente ha bisogno di vedere cose nuove...

Accora senza un governo quasi due mesi dopo le elezioni, mentre i problemi di tutto il paese, ma in particolare quelli delle zone e delle categorie più esposte, di Napoli e dell'intera regione si aggravano sempre più.

È possibile che alla gravità della crisi si risponda con un'elevata produttività delle istituzioni e che faranno per questo i comunisti?

Ne abbiamo parlato con il compagno Abdou Alinovi, da pochi giorni vice-presidente del gruppo comunista alla camera.

Abbiamo cercato di porre domande «franche», che si facessero pienamente carico del malessere della popolazione e abbiamo ottenuto risposte «franche», che dimostrano — tra l'altro — quanto impegno e con quanta apertura i dirigenti comunisti intendono cimentarsi con i difficili problemi di oggi.

Diabattere, in stretta relazione con lo spirito pubblico, le questioni stesche.

Il problema più urgente è quello di avere un governo che consenta la messa in moto del meccanismo parlamentare e politico. Ciò non si accadrà se non attraverso un ampio ed esplicito discorso sul contenuto della crisi che stiamo vivendo, sulle soluzioni da adottare, sulle vie da percorrere.

La mia opinione è che il nostro gruppo si dovrà fortemente impegnare in questa direzione: ideologicizzare il dibattito e coinvolgere al massimo la gente.

Napoli da settimane con i trasporti bloccati. La protesta dei lavoratori della zona orientale prima alla stazione e poi a San Lucia. Le stesse tensioni anche a Salerno e a Caserta. Si minacciano centinaia di licenziamenti e spesso i lavoratori si scontrano con le forze di polizia anche esasperate.

Che fare?

A Napoli bisogna fare anzitutto un immenso sforzo di chiarificazione ed orientamento a livello popolare. Una cosa sono le lotte per la sopravvivenza e conquistare il lavoro; un'altra cosa sono le azioni rivendicative come quelle dei lavoratori dei trasporti cittadini.

Il giudizio sulle forme di lotta non può essere moralistico, deve tener conto dei contenuti specifici. Le mani alzate, il blocco, il blocco paralizzato del traffico diventano quasi inevitabili per richiamare l'attenzione su questioni che vengono spinte all'imputridimento. Naturalmente sindacati e forze popolari dovrebbero essere ben dentro queste battaglie per governarle, per assicurare l'elasticità necessaria in ragione della stessa efficacia delle forme di lotta che, se oltrepassano il segno, modificano i rapporti di forza a sfavore dei soggetti interessati e renderebbero più difficili le soluzioni. Ci vuole più tenacia, più serietà, alla solita penalizzazione dell'occasione passante in modo da isolare, colpire, smascherare quei centri di potere economici e politici che hanno la responsabilità di certe situazioni. È più efficace, a mio giudizio, una veglia notturna a piazza Plebiscito o tre, quattro punti contemporanei di manifestazione ben animate nella città che spiegano le cose.

Par capire alla gente di che cosa si tratta è il primo obiettivo di una lotta. Il discorso sull'agitazione dei trasporti è diverso: al di là della validità delle rivendicazioni, la questione che si pone in questo caso, come per altri settori, è quella dell'autoregolamentazione del diritto di sciopero.

Gli utenti, i cittadini che contestano controparte e vittime senza avere nessun potere di intervento, se non quello di maledire tutto e tutti, in una situazione assurda e insostenibile. Si era parlato di codici di comportamento autodeterminati in modo democratico da certe categorie (ospedali, trasporti, aeroporti, luce, acqua, eccetera): bisogna riprendere il discorso al più presto. Nel merito dei fatti di questi giorni io penso che sia per provvedere opportunamente, sia per contrastare le strumentalizzazioni, e il duplice blocco paralizzato del traffico diventano quasi inevitabili per richiamare l'attenzione su questioni che vengono spinte all'imputridimento. Naturalmente sindacati e forze popolari dovrebbero essere ben dentro queste battaglie per governarle, per assicurare l'elasticità necessaria in ragione della stessa efficacia delle forme di lotta che, se oltrepassano il segno, modificano i rapporti di forza a sfavore dei soggetti interessati e renderebbero più difficili le soluzioni. Ci vuole più tenacia, più serietà, alla solita penalizzazione dell'occasione passante in modo da isolare, colpire, smascherare quei centri di potere economici e politici che hanno la responsabilità di certe situazioni. È più efficace, a mio giudizio, una veglia notturna a piazza Plebiscito o tre, quattro punti contemporanei di manifestazione ben animate nella città che spiegano le cose.

Hal toccato il punto centrale, secondo me, della crisi dello Stato italiano di oggi e delle stesse forme della politica. Le disfunzioni non sono casuali. E il problema non è solo quello di promuovere buone leggi di riforma. Esiste una contraddizione profonda tra il livello funzionale, culturale, operativo della pubblica amministrazione e la qualità, la complessità delle decisioni, degli atti che l'amministrazione è chiamata a compiere sotto l'impulso delle leggi di riforma e della crescita delle domande del basso della città. Secondo me occorre adottare un indirizzo univoco e superare le ambiguità fin qui esistenti. Ci trasmettono pezzi del vecchio stato burocratico, autoritario nel mentre pretendiamo di animare la democrazia, più articolata dell'occidente. La giusta opposizione del vecchio e del nuovo è per certi aspetti peggio della conversazione.

Prendiamo, per esempio, i progetti speciali per il Mezzogiorno. La legge 183 è una legge per certi aspetti innovatrice, che introduce il concetto di «progetti spe-

**Mentre continuano imperterrite le agitazioni di «bus selvaggio»**

# Lo sciopero per gli autonomi è solo un «granello di sale»

Così hanno scritto nel volantino che annuncia una nuova raffica di astensioni dal lavoro I parlamentari del Pci domani (ore 18, hotel Jolly) incontrano gli autoferrotranvieri



«Il granello di sale per gli autonomi è solo un granello di sale per gli autonomi», dicono i ministri. Così, in modo a dir poco scandaloso, un volantino delle organizzazioni dei mezzi pubblici per tornare a casa dal lavoro o per andarci, come previste nuove fermate. Sarà un crescendo che passerà il suo culmine quando una intera giornata di sciopero a singhiozzo, parzializzato completamente in L'ATAN, d'intesa con l'assessore ai trasporti di comune, ha predisposto, in corrispondenza degli orari degli scioperi di domani, martedì e mercoledì un adeguato servizio di emergenza con un servizio con autobus di linee private a tariffa unica di lire 100 e con diritto a transito degli abbonati e dei possessori di biglietti singoli preaccoppiati e di altri avventi diritto.

Contro queste forme di lotta che contribuiscono solo ad insipire l'intera vertenza, e a dividere la città; contro la demagogica imputazione data dai sindacati autonomi e fascisti e l'irresponsabile comportamento della DC che si è limitata finora a scavallare la figura dell'assessore corporativa, già nei giorni scorsi abbiamo rivisitato l'iniziativa dei gruppi parlamentari del Pci che hanno posto interpellanze urgenti al governo sulla questione dei tati e dello straordinario. Il governo non se n'è dato finora per inteso — il Pci, invece, ha convocato per domani presso l'Hotel Jolly (ex Ammiraglio) un incontro a ore 18 un incontro promosso dai parlamentari comunisti con i lavoratori del settore e i cittadini per discutere, puntualizzare e prendere iniziative per risolvere la spinosa questione.

Al centro della discussione i punti fermi su cui da tempo sono attestati i comunisti dell'ATAN e della CTP, i sindacati confederali delle due aziende. E cioè: le richieste di sciopero sono legittime ma le forme di lotta sono sbagliate perché esse, come sono articolate, colpiscono solo altri lavoratori e categorie sociali meno abbienti. La controparte non sono i cittadini, né le aziende o il Comune di Napoli, ma la Federtrasporti e il governo centrale che ha promulgato la legge n. 3 dell'8-79.

Sulle questioni sollevate dallo sciopero «selvaggio» di questi mesi, sono stati avanzati dagli autonomi e dai fascisti e sui problemi ad esso connessi, abbiamo posto anche alcune domande al compagno Ignazio Cocchi, segretario nazionale della Federazione autoferrotranvieri CGIL.

Ci vuoi spiegare — gli chiediamo — come stanno le questioni che i sindacati autonomi e fascisti invocano per giustificare gli scioperi con i quali da tre mesi colpiscono Napoli?

Anzitutto voglio precisare — ci dice il compagno Cocchi — che il problema del ricambio del personale per lavoro straordinario, cioè comprendendo anche i tati di 13 e 14, mensilità, e altre indennità o gratifiche erogate a carattere continuativo, è stato e viene smentito da una federazione nazionale unitaria, sia sul piano contrattuale quanto su quello legale. Perciò è solo una bassa strumentalizzazione che ne fanno gli «autonomi» e i fascisti per isolare i lavoratori tranvieri dalla popolazione. Che la questione resti un carattere nazionale, oltre 30 miliardi» — continua — non vi sono dubbi. Infatti l'articolo 17 del contratto nazionale definisce la materia delle maggiorazioni per lavoro straordinario. Il fatto è che vi è stata divergenza di interpretazione della norma contrattuale fra i sindacati e le aziende e la Federtrasporti. Quanto poi ai giudizi fin qui espressi dalla magistratura non aiutano una definizione della questione perché una parte da ragione alla nostra interpretazione ed un'altra ci dà torto. Questa è la ragione per la quale, dopo i molti tentativi infruttuosi di conciliazione con la Federtrasporti una interpretazione dell'articolo 17 in modo da salvaguardare i diritti dei lavoratori, abbiamo incluso nella piattaforma per il nuovo contratto la revisione di questo articolo in modo da evitare ogni e qualsiasi equivoco in danno dei lavoratori. La questione riguarda principalmente Napoli dove nell'ATAN e nelle CTP si spendono annualmente, per straordinario, oltre 30 miliardi».

E il sindacato su questi punti come sta intervenendo?

«Innanzitutto — risponde — riconoscendo il pieno diritto ai lavoratori autoferrotranvieri a veder riconosciuta la maggioranza dello straordinario. Non possiamo però non condannare forme di lotta che colpiscono la parte povera della popolazione, dividono i lavoratori da altri lavoratori proprio mentre è in atto uno sciopero contrattuale molto impegnativo. Iniziativa come queste incoraggiano le forze reazionarie che puntano a limitare il diritto di sciopero e rendono impopolari le lotte dei lavoratori. La gente non sarà mai dalla parte di chi, per qualche centinaio di migliaia di lire che certamente avrà, lascia tutta una città per me-

Diventi vice-presidente del gruppo comunista alla Camera in un momento in cui le critiche per il funzionamento delle nostre istituzioni sono numerose.

È aumentata la benzina, sono previsti aumenti della carne, del pane, della luce, dei medicinali. La gente vuol sapere che faranno i comunisti...

Certamente siamo in un momento assai critico della vita delle istituzioni democratiche e del parlamento in modo particolare. La mia opinione è che cominciano ad essere abbastanza limitati i margini di tempo e gli spazi di iniziativa per riuscire a colmare la distanza esistente tra l'esigenza, molto forte tra le masse, di ottenere risposte chiare e tempestive su problemi incalzanti come quelli che tu hai posto e la capacità poi delle istituzioni nazionali di risolvere, ma di vivere e

Napoli da settimane con i trasporti bloccati. La protesta dei lavoratori della zona orientale prima alla stazione e poi a San Lucia. Le stesse tensioni anche a Salerno e a Caserta. Si minacciano centinaia di licenziamenti e spesso i lavoratori si scontrano con le forze di polizia anche esasperate.

Che fare?

A Napoli bisogna fare anzitutto un immenso sforzo di chiarificazione ed orientamento a livello popolare. Una cosa sono le lotte per la sopravvivenza e conquistare il lavoro; un'altra cosa sono le azioni rivendicative come quelle dei lavoratori dei trasporti cittadini.

Il giudizio sulle forme di lotta non può essere moralistico, deve tener conto dei contenuti specifici. Le mani alzate, il blocco, il blocco paralizzato del traffico diventano quasi inevitabili per richiamare l'attenzione su questioni che vengono spinte all'imputridimento. Naturalmente sindacati e forze popolari dovrebbero essere ben dentro queste battaglie per governarle, per assicurare l'elasticità necessaria in ragione della stessa efficacia delle forme di lotta che, se oltrepassano il segno, modificano i rapporti di forza a sfavore dei soggetti interessati e renderebbero più difficili le soluzioni. Ci vuole più tenacia, più serietà, alla solita penalizzazione dell'occasione passante in modo da isolare, colpire, smascherare quei centri di potere economici e politici che hanno la responsabilità di certe situazioni. È più efficace, a mio giudizio, una veglia notturna a piazza Plebiscito o tre, quattro punti contemporanei di manifestazione ben animate nella città che spiegano le cose.

Hal toccato il punto centrale, secondo me, della crisi dello Stato italiano di oggi e delle stesse forme della politica. Le disfunzioni non sono casuali. E il problema non è solo quello di promuovere buone leggi di riforma. Esiste una contraddizione profonda tra il livello funzionale, culturale, operativo della pubblica amministrazione e la qualità, la complessità delle decisioni, degli atti che l'amministrazione è chiamata a compiere sotto l'impulso delle leggi di riforma e della crescita delle domande del basso della città. Secondo me occorre adottare un indirizzo univoco e superare le ambiguità fin qui esistenti. Ci trasmettono pezzi del vecchio stato burocratico, autoritario nel mentre pretendiamo di animare la democrazia, più articolata dell'occidente. La giusta opposizione del vecchio e del nuovo è per certi aspetti peggio della conversazione.

Prendiamo, per esempio, i progetti speciali per il Mezzogiorno. La legge 183 è una legge per certi aspetti innovatrice, che introduce il concetto di «progetti spe-

Hal toccato il punto centrale, secondo me, della crisi dello Stato italiano di oggi e delle stesse forme della politica. Le disfunzioni non sono casuali. E il problema non è solo quello di promuovere buone leggi di riforma. Esiste una contraddizione profonda tra il livello funzionale, culturale, operativo della pubblica amministrazione e la qualità, la complessità delle decisioni, degli atti che l'amministrazione è chiamata a compiere sotto l'impulso delle leggi di riforma e della crescita delle domande del basso della città. Secondo me occorre adottare un indirizzo univoco e superare le ambiguità fin qui esistenti. Ci trasmettono pezzi del vecchio stato burocratico, autoritario nel mentre pretendiamo di animare la democrazia, più articolata dell'occidente. La giusta opposizione del vecchio e del nuovo è per certi aspetti peggio della conversazione.

Prendiamo, per esempio, i progetti speciali per il Mezzogiorno. La legge 183 è una legge per certi aspetti innovatrice, che introduce il concetto di «progetti spe-

Hal toccato il punto centrale, secondo me, della crisi dello Stato italiano di oggi e delle stesse forme della politica. Le disfunzioni non sono casuali. E il problema non è solo quello di promuovere buone leggi di riforma. Esiste una contraddizione profonda tra il livello funzionale, culturale, operativo della pubblica amministrazione e la qualità, la complessità delle decisioni, degli atti che l'amministrazione è chiamata a compiere sotto l'impulso delle leggi di riforma e della crescita delle domande del basso della città. Secondo me occorre adottare un indirizzo univoco e superare le ambiguità fin qui esistenti. Ci trasmettono pezzi del vecchio stato burocratico, autoritario nel mentre pretendiamo di animare la democrazia, più articolata dell'occidente. La giusta opposizione del vecchio e del nuovo è per certi aspetti peggio della conversazione.

Prendiamo, per esempio, i progetti speciali per il Mezzogiorno. La legge 183 è una legge per certi aspetti innovatrice, che introduce il concetto di «progetti spe-

## Dopo anni di ritardo il progetto speciale è ancora tutto da fare

Ecco qui il nuovo progetto del disinnquinamento del golfo di Napoli, quello «riedito e rivisto», né più né meno di 30 cartelle dattiloscritte, una semplice relazione che non aggiunge niente di tecnico e di specifico alle cose già dette.

Eppure quando il ministro per il Mezzogiorno, Di Giusti, ha avuto tra le mani non è riuscito a trovare nella soddisfazione e ha subito convocato una conferenza stampa per annunciare la notizia che si aspetta da sette anni: «Tutto è pronto — ha detto — il progetto diventerà finalmente esecutivo».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

# Così la Cassa pretende di disinnquinare il golfo

**A colloquio con il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione - I piani presentati dalle ditte sono molto spesso sballati**  
**C'è il rischio di sprecare altri miliardi - Ancora irrisolto il problema della gestione - Sette anni perduti dalla Dc**

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

Il risultato è appunto la relazione inviata al ministro. Quali correzioni sono state apportate al progetto originario? Quali ridimensionamenti sono stati ordinati? Quali miglioramenti introdotti?

«A nessuno di questi interrogativi — risponde il compagno Gianfranco Console, consigliere di amministrazione della Cassa — si è finora risposto. Tutto è rimasto com'era prima. Del resto basta dare un'occhiata a quella relazione per farsi un'idea: c'è solo la storia del progetto, da quando è stato approvato dal CIFE, il 4 agosto del '72, ad oggi. Nulla di più continuo, se non una frase in cui si afferma che i progetti approvati al tempo del presidente della Cassa sono irrealizzabili. Come dire: passiamo una spugna sul passato e non ci pensiamo più...».

**COMPRA ALLA S.A.E. CITROËN**

**e... REMA FELICE!**  
(vieni a vedere cosa abbiamo per te)

**S.A.E. CITROËN**

Viale Augusto, 136 (Fuorigrotta) - Tel. 616645/615004  
Via Partenope 15/18 - Tel. 402965

## L'incredibile storia di un dipendente comunale

# Lavora per soli tre giorni poi tornano ad arrestarlo

**Deve scontare un residuo di pena per un reato commesso nel '63**  
**Dovrà aspettare chissà quanto per essere reintegrato nel lavoro**

Ha dovuto aspettare dieci mesi prima di essere riammesso al lavoro, poi — dopo solo tre giorni — i carabinieri sono tornati ad arrestarlo per un reato commesso tredici anni fa.

Antonio Giordano, 36 anni, padre di tre bambini, è un ex detenuto, un ex cantiere, ed ora anche un ex dipendente comunale.

Il giudice di sorveglianza gli ha concesso la semi-libertà per consentirgli di lavorare, ma per essere riassunto chissà quanto dovrà aspettare.

Tutto dipende da una delibera che deve essere approvata prima dalla giunta comunale, poi dal consiglio e poi dal comitato di controllo, che per prassi la rimanda indietro.

Ha dovuto aspettare dieci mesi prima di essere riammesso al lavoro, poi — dopo solo tre giorni — i carabinieri sono tornati ad arrestarlo per un reato commesso tredici anni fa.

Antonio Giordano, 36 anni, padre di tre bambini, è un ex detenuto, un ex cantiere, ed ora anche un ex dipendente comunale.

Il giudice di sorveglianza gli ha concesso la semi-libertà per consentirgli di lavorare, ma per essere riassunto chissà quanto dovrà aspettare.

Tutto dipende da una delibera che deve essere approvata prima dalla giunta comunale, poi dal consiglio e poi dal comitato di controllo, che per prassi la rimanda indietro.

Ha dovuto aspettare dieci mesi prima di essere riammesso al lavoro, poi — dopo solo tre giorni — i carabinieri sono tornati ad arrestarlo per un reato commesso tredici anni fa.

Antonio Giordano, 36 anni, padre di tre bambini, è un ex detenuto, un ex cantiere, ed ora anche un ex dipendente comunale.

Il giudice di sorveglianza gli ha concesso la semi-libertà per consentirgli di lavorare, ma per essere riassunto chissà quanto dovrà aspettare.

Tutto dipende da una delibera che deve essere approvata prima dalla giunta comunale, poi dal consiglio e poi dal comitato di controllo, che per prassi la rimanda indietro.

Ha dovuto aspettare dieci mesi prima di essere riammesso al lavoro, poi — dopo solo tre giorni — i carabinieri sono tornati ad arrestarlo per un reato commesso tredici anni fa.

Antonio Giordano, 36 anni, padre di tre bambini, è un ex detenuto, un ex cantiere, ed ora anche un ex dipendente comunale.

Il giudice di sorveglianza gli ha concesso la semi-libertà per consentirgli di lavorare, ma per essere riassunto chissà quanto dovrà aspettare.

Tutto dipende da una delibera che deve essere approvata prima dalla giunta comunale, poi dal consiglio e poi dal comitato di controllo, che per prassi la rimanda indietro.

## Si ritengono inadeguati gli organici

# Capri: domani sciopero del Banco di Napoli

I dipendenti dell'agenzia del Banco di Napoli di Capri hanno deciso di effettuare una serie di scioperi articolati che cominceranno domani con l'astensione dal lavoro dei cassieri.

Gli sportelli perciò rimarranno chiusi tutta la giornata.

Lo sciopero è stato indetto in quanto i dipendenti della banca ritengono insufficienti gli organici e chiedono che l'amministrazione invece di rinforzarsi con dei pendolari, che sono costretti a sobbarcarsi a non indifferenti sacrifici per recarsi al lavoro, assuma dei giovani magari dalle liste del preavvicinamento.

I dipendenti dell'agenzia del Banco di Napoli di Capri hanno deciso di effettuare una serie di scioperi articolati che cominceranno domani con l'astensione dal lavoro dei cassieri.

Gli sportelli perciò rimarranno chiusi tutta la giornata.

Lo sciopero è stato indetto in quanto i dipendenti della banca ritengono insufficienti gli organici e chiedono che l'amministrazione invece di rinforzarsi con dei pendolari, che sono costretti a sobbarcarsi a non indifferenti sacrifici per recarsi al lavoro, assuma dei giovani magari dalle liste del preavvicinamento.

**...per clienti di selezione**

**MOBILI DI SELEZIONE**

**SCHERRELLI**

PIANURA NA - TEL. 7264262 - 7264305 - 7261461

Anno scolastico 1979-80

**Sono aperte le iscrizioni per i Corsi di recupero di anni scolastici**

Chi effettuerà la iscrizione in questi giorni presso l'Istituto scolastico ERREKAPPA (piazza Varivilli 15, telefono 24.82.60) otterrà gratis la iscrizione al corso e la retta mensile scontata.