Ottocento delegati discutono l'avvenire delle ferrovie italiane

Il treno, mezzo «antico» del futuro

La conferenza dei comunisti precisa gli obiettivi per la salvezza delle FS – Sulla riforma nuova impuntatura del governo – Si discuta subito in Parlamento la proposta presentata dal PCI

ROMA — Con questa loro prima conferenza nazionale i ferrovieri comunisti hanno inteso sottolineare — come ha detto il compagno Chiaromonte della segreteria del partito, concludendo la manifestazione — «*la necessità che sia affrontato con urgenza un altro problema chiave del Paese, quello della salvezza, della riforma e del rilancio delle ferrovie*». E' una iniziativa che si collega direttamente alle altre nelle quali il partito è stato direttamente impegnato in queste ultime settimane: la conferenza sulla scuola, quella di Palermo sullo sviluppo economico della Sicilia, quella sulla Fiat.

E proprio con quanto detto a Torino («*dove ci siamo occupati anche della grave crisi che attraversa la Fiat*») i comunisti «*mettono al primo posto* — ha aggiunto Chiaromonte — *la questione di un sistema nazionale integrato dei trasporti, con una priorità per il trasporto pubblico collettivo*». Per la realizzazione di questi obiettivi come intendono muoversi i comunisti, quali iniziative hanno preso e prenderanno, qual è il ruolo affidato alle ferrovie?

Ottocento delegati ne hanno dibattuto ieri, per tutto il giorno, con estrema franchezza, senza remora alcuna. Si è parlato soprattutto di ferrovie, del loro stato di collasso, delle responsabilità, ma anche e soprattutto di che cosa debbono essere, della loro funzione insostituibile, addirittura centrale, in un moderno sistema di trasporto, del loro peso nello sviluppo dell'economia nazionale, della condizione di chi vi lavora, del ferroviere primo protagonista delle necessarie e indilazionabili trasformazioni dell'azienda.

«*Il treno, per quanto antico, è un mezzo del futuro*». Deformazione professionale di qualche ferroviere «patito» del proprio mestiere? No. E' «*un dato essenziale*» — ha detto il compagno Libertini nella sua introduzione — di cui «*si deve obbligatoriamente tener conto nella battaglia che affrontiamo per il risanamento e il rilancio del sistema ferroviario*». E' avvenuta ed è in corso in questo campo una profonda rivoluzione tecnologica che investe tutta la struttura della rete ferroviaria: elettronica, informatica, nuove tecniche meccaniche e siderurgiche, standards di velocità raggiungibili, sistemi e impianti di sicurezza

Una utopistica ferrovia italiana del futuro? Niente affatto. La lotta dei ferrovieri, dei sindacati, l'impegno politico e parlamentare dei comunisti hanno già strappato un importante strumento, il «piano integrativo» che dovrebbe avviare questo processo. Sono, lo ricordiamo, quasi diecimila miliardi di investimenti. C'è il solito ritardo, un anno almeno, del governo e il rischio che parte di questi finanziamenti finiscano con il tradursi in «residui passivi» dell'azienda.

Eppure se si vuole «*rinnovare l'industria del settore (e quelle collegate) occorre* — ha ricordato Libertini — *avere un preciso programma di cammesse pluriennale, definito per grandi blocchi, che consenta la standardizzazione dei prodotti, una adeguata divisione e specializzazione del lavoro, la riorganizzazione delle produzioni, lo sviluppo, in modo assoluto, della ricerca scientifica*».

Gli investimenti sono, dunque indispensabili, «*ma divengono largamente inutili senza la riforma dell'azienda e immediate norme dirette ad adeguare le capacità di spesa*». Purtroppo anche la riforma sembra non marciare. Proprio ieri c'è stata l'«uscita» del ministro della Funzione pubblica, Giannini che ha assunto — come ha detto nel suo intervento il compagno De Carlini, segretario generale della Fist-Cgil — un «*atteggiamento incomprensibile*». Ha «*taciuto*» durante gli incontri dei sindacati con il presidente del Consiglio, poi ha mandato un «*telegramma*» a Cossiga e al ministro Preti per annunciare che non è d'accordo con l'intesa raggiunta e intende riportare nuovamente la questione al suo punto di partenza. E il ministro Preti, avversario dichiarato della riforma, ha trovato in Giannini un alleato insperato.

Quello del ministero dei Trasporti — ha detto ancora De Carlini — non è l'atteggiamento di «*chi vuole affrontare la crisi di un'azienda, ma un sotterfugio tecnico per rispondere ad una scadenza preoccupati non di dirigere una trasformazione, ma di controllare un declino*». C'è su tutta la vicenda un atteggiamento del governo e della DC che appare — come ha detto Libertini — «*davvero squallido*», ispirato «*ad un intreccio deteriore di spinte conservatrici, di tatticismi, di mezze parole, di rinvii*».

I comunisti hanno da tempo ripristinato la loro proposta di legge di riforma dell'azienda e ne hanno chiesta l'immediata iscrizione all'ordine del giorno. «*Il Parlamento, deve iniziare a discuterla subito. Non può più attendere* — ha detto Libertini — *un incerto disegno di legge governativo*».

Per la realizzazione di questo grande obiettivo di trasformazione occorre la massima mobilitazione della categoria, dei ferrovieri comunisti innanzitutto, delle forze politiche che su di esso convergono, del movimento sindacale. Non è lavoro facile. «*Non sempre* — ha detto Roberto Povegliano di Roma — *riscontriamo quei consensi reali e quella convinzione che sarebbero necessari. C'è quasi una insidiosa caduta della credibilità di un progetto di trasformazione della società*». La riforma non è un «*fatto privato dei ferrovieri* — ha aggiunto — *ed essi debbono essere i protagonisti di una reale trasformazione dell'azienda. Va recuperata però tensione ideale e partecipazione*». Purtroppo — aveva osservato Libertini — «*la condizione stessa della crisi delle ferrovie ha aperto taluni spazi al lassismo all'irresponsabilità, al disimpegno*».

Da questo scaturiscono le resistenze che si incontrano nella categoria alla nuova organizzazione del lavoro, all'aumento della produttività. «*E' una diffidenza storica del lavoratore nei confronti dell'azienda*» — ha detto Roberto Infrasca di La Spezia —, ma è anche il «*timore che si traduca in un ulteriore sfruttamento; è mancanza di chiarezza del significato e di una diversa organizzazione del lavoro e di un recupero, qualitativo, della produttività, che non mortifichi, ma valorizzi la professionalità*».

Sono tutti problemi con i quali il ferroviere comunista è deciso a misurarsi e già si sta misurando. Per cambiare bisogna incalzare, lottare, individuare bene l'avversario «*per colpirlo con efficacia, isolarlo, e allargare le proprie alleanze*». Forme incisive di lotta, dunque, che non lacerino però i rapporti tra ferrovieri e utenti, che scaturiscano dalla «*fantasia*» e dalla «*inventiva*» di cui i lavoratori hanno dato innumerevoli prove.

Ilio Gioffredi

Il governo poteva evitare il blocco dei trasporti

ROMA — Una giornata difficile ieri nelle grandi città per lo sciopero dei trasporti pubblici, uno sciopero — non ci stanchiamo di ripeterlo — che poteva e doveva essere evitato se il governo fosse in grado minimamente di governare: i centri storici si sono trasformati nelle ore di punta in immensi ingorghi di auto e gli automobilisti, che si erano illusi di poter per un giorno sopperire con il loro mezzo ai trasporti pubblici, per ore e ore hanno aspettato che il traffico si normalizzasse; ritardi e assenze si sono moltiplicati, rispetto alla norma, negli uffici, nelle scuole e nelle fabbriche, con danni economici che qualcuno ha già cercato di quantificare (83 miliardi di lire la perdita della sola produzione).

Il tutto, dicevamo, per uno sciopero che il governo poteva e doveva evitare. Le organizzazioni sindacali avevano proclamato l'astensione dal lavoro 14 giorni fa per ottenere finalmente dal governo la copertura degli oneri finanziari derivanti dal rinnovo del contratto di lavoro degli autoferrotranvieri. Era questa la condizione per vedere finalmente applicato in tutte le aziende il nuovo contratto di lavoro, scaduto da quattordici mesi e rinnovato da quattro.

Il governo, in quattordici giorni, non ha trovato modo di uscire con un provvedimento semplice e chiaro, provvedimento che si era impegnato a realizzare nel novembre scorso, quando le parti avevano sottoscritto l'ipotesi contrattuale. Le conseguenze di questa linea di condotta irresponsabile, sono sotto gli occhi di tutti: migliaia di utenti sono stati costretti ad «arrangiarsi» con conseguenti disagi, ingorghi e perdite di ore di lavoro e di produzione; gli autoferrotranvieri sono stati costretti ad un giorno di sciopero per difendere un accordo per il quale già avevano lottato.

Lo sciopero, come confermano i comunicati dei sindacati, ha avuto altissime adesioni: a Milano, su 2.500 mezzi di trasporto in circolazione normalmente, ieri mattina sono usciti dai depositi solo 117 vetture (nel pomeriggio il servizio si è ulteriormente ridotto).

A Roma l'astensione dal lavoro è stata attorno all'80 per cento (cento i mezzi in circolazione): i disagi sono stati amplificati per la concomitanza dello sciopero degli autoferrotranvieri con l'agitazione dei vigili urbani aderenti al sindacato autonomo. Altissime le percentuali di astensione dal lavoro anche a Firenze, Torino, e nelle altre città. Più basse le adesioni in alcuni centri del Mezzogiorno o in quei comuni dove le aziende municipalizzate hanno anticipato acconti sui futuri aumenti contrattuali.

I sindacati trarranno nei prossimi giorni il bilancio di questa giornata di sciopero e già prevedono nuove agitazioni.

Ieri sera intanto, la segreteria unitaria degli autoferrotranvieri ha proclamato una serie di astensioni dal lavoro articolati a livello locale, della durata minima di 2 ore per i giorni 4, 7, 11 e 13 marzo. La prossima settimana si potrebbe decidere un altro sciopero di 24 ore, con una manifestazione a Roma.

NELLA FOTO: traffico caotico a Napoli per lo sciopero dei mezzi pubblici

Se il ferroviere è anche pendolare

ROMA — «*Vedi, c'è una foto del 1919, che ho visto i primi tempi che lavoravo in ferrovia: una massa di ferrovieri in sciopero, dritti davanti all'obiettivo. Mi colpì un fatto: erano tutti in cappello e cravatta, eppure allora si andava a carbone...*». *L'episodio lo racconta Ernesto Nocera, napoletano, per spiegare con un'immagine la «dignità» tradizionale dell'operaio-ferroviere, anche il prestigio che veniva loro dalla coscienza di essere una «forza di progresso», sempre i più organizzati, sempre in prima fila.* «*Tanto — prosegue — che ci si ammalava di ferrovia, quando andavi in pensione dovevi trovare qualche maniera di rimanere vicino all'ambiente*».

Se scavi in questo leggendario «prestigio», troverai la professionalità che nasceva dal rapporto materiale con viti, bulloni e traversine: «*Una volta — dice ancora Nocera — degli operai delle mie parti fecero a mano dei bulloni esagonali, e gli esagoni erano perfetti...*». *La gente lo sapeva, e forse la stima si nutriva anche di qualche mito su quei «mostri d'acciaio» che certi macchinisti sapevano governare meglio di altri.*

«*Ora la gente che ne sa? Delle conoscenze che servono per mettere a punto, sui treni più moderni, le apparecchiature per la climatizzazione dei vagoni, un lavoro pulitissimo ma complicato, dal quale tuttavia dipende gran parte del loro benessere in viaggio*».

Ecco, il benessere dei viaggiatori. «*Sono da un anno in ferrovia e siccome sono pendolare, sono pure un utente... mi dispiace sentir sempre parlare male dei ferrovieri*». *Non ha cappello e cravatta, è vestito alla moda del suo tempo, camicia a scacchi e foulard al collo: Mauro Pasquini, ferrarese della stazione di Bologna, a 25 anni ha anche un altro «cruccio»:* «*Una stanzina due metri per tre, col mio comodino... allevierebbe di molto la mia fatica*». *Per Mauro e per altri giovani come lui, la ricerca del posto sicuro in ferrovia si è nutrita di qualche delusione, proprio in rapporto alla professionalità.*

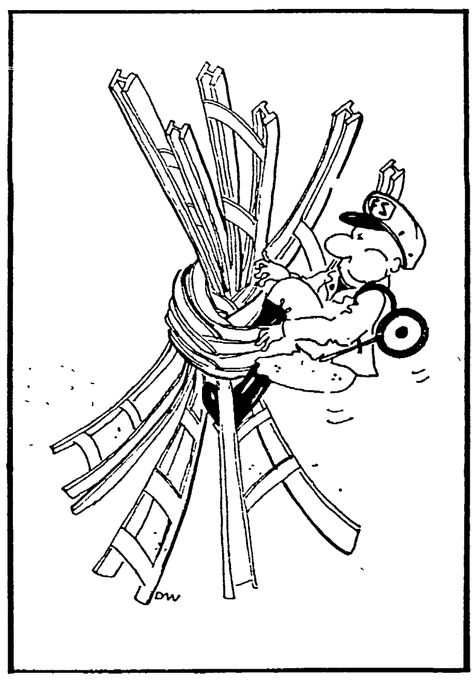
«*Arrivi da una fabbrica, magari sei un tornitore eccezionale — dice Ottavio Coltelli, pure di Bologna — ma siccome hai fatto il concorso per falegname, rimani bloccato lì, la sclerosi burocratica dell'azienda ti frustra ogni possibilità...*». «*Sì — dice Alberto Felicori, 50 anni e 18 di ferrovia — i giovani diplomati soffrono molto a trovarsi a lavorare coi sistemi del nonno!*».

Al rigore del vecchio ferroviere che dice: «*Per prima cosa, io devo servire il pubblico*», *il giovane vuole dare un significato diverso.* «*Se sento dire che il disservizio è colpa dei ferrovieri, io non sto in camuffa (far finta di niente n.d.r.) — dice Coltelli, coloritamente — anche a costo di litigare col viaggiatore*».

E non pagare sempre e soltanto in prima persona, perchè anche se introduce l'elettronica, l'azienda ha ancora regolamenti quasi militari. Il mito della responsabilità individuale diventa sempre più richiesta di partecipazione collettiva alle scelte che riguardano ferrovieri e viaggiatori. «*Pensa quando il ferroviere anziano riesce ad innestare la sua cultura di lotta sulla maggiore preparazione scolastica che hanno questi giovani qui. Hai una ricchezza che si moltiplica*», *dice Gino Fusaro, umbro, 55 anni, di cui 22 passati in ferrovia.*

Cerchiamo tra i dialetti che s'incrociano una traccia per definire meglio il volto del ferroviere comunista degli anni '80, una «razza» composita e con poco di oleografico. E' sicuramente meno «epico», meno «esemplare», ha più scoperti bisogni di vivere meglio, oltre che lavorare e organizzare la lotta Ma non per questo è meno disposto a lottare. Anzi.

Nadia Tarantini



Davignon non è ostile all'accordo Alfa-Nissan

ROMA — Il presidente dell'Alfa Romeo Massaccesi è volato ieri mattina di buon'ora a Bruxelles per incontrarsi con il commissario CEE per i problemi industriali, Etienne Davignon. Il presidente dell'Alfa Romeo, impegnato nella delicata trattativa con la giapponese Nissan, si è sentito in dovere, data l'importanza dell'accordo anche a livello europeo, di riferirne alla commissione comunitaria.

Si è trattato soprattutto, di un gesto «di cortesia», come lo ha definito lo stesso Davignon, che ha espresso il proprio apprezzamento per l'iniziativa di Massaccesi. «*Il trattato di Roma non prevede* — ha infatti ricordato Davignon — *autorizzazioni da parte della CEE ad accordi di questo genere*».

L'incontro si inquadra dunque nei «*cordiali rapporti di lavoro*» che da tempo la commissione ha stabilito con i produttori automobilistici europei. Solo pochi mesi fa. — ha aggiunto Davignon — i rappresentanti delle maggiori case si sono incontrati a Bruxelles per tentare di definire una strategia europea dinanzi alla minaccia di un pesante ingresso americano in tutta l'area. Ora ci si rivede per parlare invece di collaborazione con l'industria giapponese.

Al riguardo Davignon non è entrato nel merito. La sua opinione comunque è nota. Del resto proprio alcuni giorni fa ha dichiarato a un settimanale italiano che per l'accordo Alfa-Nissan «*non si può certo parlare di cavallo di Troia*» dei giapponesi in Europa.

Sintetizzando l'atteggiamento tenuto ieri da Massaccesi, Davignon lo ha definito «*prudente e aperto*». «*prudente*», perchè il presidente dell'Alfa Romeo non ha ancora concluso la delicata trattativa con la Nissan, ma «*aperto*», perchè estremamente disponibile.

COMUNE DI PAVIA

Si avvisa che saranno posti in appalto i **lavori di ricostruzione e restauro del «Bastione Broglio» in viale Sauro, per l'ammontare a base di gara di L. 299.998.175.**

Il testo integrale dell'avviso di gara sarà pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Se un moderno sviluppo va alla montagna...

Presentato a Trento il convegno del PCI che si terrà il 1° e il 2 marzo prossimi — Degrado e speculazione

Dal nostro corrispondente

TRENTO — Portare lo sviluppo in montagna, far pesare i problemi della montagna nello sviluppo del paese: potrebbe essere la doppia direttrice del convegno del PCI che si terrà a Trento il 1. e il 2 marzo («Lo sviluppo della montagna: un impegno nazionale»), con l'apporto della sezione agraria nazionale e del comitato regionale del Trentino-Alto Adige.

L'iniziativa — che è stata presentata nella mattinata di ieri nel capoluogo trentino nel corso di una affollata conferenza stampa dai compagni Francesco Ghirelli della sezione agraria, Alberto Ferrandi, segretario regionale del partito, dal parlamentare Biagio Virgili e dal consigliere regionale Ugo Tartarotti — fa seguito all'analogo convegno tenuto a Roma nel '75 e alla conferenza nazionale sul turismo nelle regioni dell'arco alpino del marzo 1976.

Quello della montagna, come ha sottolineato Ghirelli, non è un aspetto particolare e settoriale della vita economica, civile e sociale del paese, ma costituisce un vero e proprio discrimine sul quale misurare la volontà delle forze politiche per superare gli squilibri tra le diverse zone del nostro paese, in primo luogo fra il Nord e il Mezzogiorno.

Le zone interne di montagna sono quelle che hanno pagato il prezzo più alto alla politica economica imposta nel dopoguerra dalle classi dominanti, politica che ha finito per concentrare gran parte dell'apparato produttivo in alcune ristrette realtà del paese.

Bastino alcune cifre: le attività agricole della montagna e della collina contribuivano nel 1953 alla formazione del reddito complessivo in questo settore con il 18,6 per cento. Nel 1977 si è scesi all'11,8, nonostante le zone interessate a questo dato coprano oltre un quarto della superficie agraria coltivabile.

Ma il discorso non è riducibile al solo, pur importante, aspetto della necessaria trasformazione dell'attuale assetto agrario. C'è anche la necessità urgente di riconvertire l'apparato industriale e di avviare una nuova concezione del terziario, in particolare del turismo.

Il fatto è che le forze politiche di governo non hanno mai voluto dirigere consapevolmente questi processi, affidando di fatto questo comparto strategico ad una presunta spontaneità del mercato, che ha finito per favorire le spinte speculative che già tanti, irreparabili guasti hanno arrecato alle più importanti risorse della nostra montagna.

Il movimento di lotta, espresso negli anni scorsi soprattutto dalle regioni meridionali, aveva indotto le forze politiche della «maggioranza a sei» a sottoscrivere nel luglio 1977 un documento comune con il quale si impegnava il governo a predisporre corposi interventi finanziari (250 miliardi l'anno) in favore delle zone collinari e di montagna, sulla base del nuovo concetto dei piani territoriali integrati, i soli in grado di perseguire l'obiettivo di un riequilibrio complessivo tra queste zone e il resto del paese.

Ma questo impegno è rimasto sulla carta, mentre si sono accentuati i processi di degradazione del tessuto economico e civile, con una costante fuga dalla montagna, abbandonata agli artigli della speculazione. Questo atteggiamento dei partiti di governo appare tanto più grave se si pensa che gli stessi organismi della CEE in un recentissimo documento sottolineano l'esigenza di rivedere i meccanismi che hanno fin qui regolato la politica comunitaria del settore.

Nonostante questo autorevole e allarmato intervento, il governo italiano è ancora fermo ad una logica suicida di immobilismo e inazione, con il rischio che le esigenze di riduzione del bilancio comunitario finiscano per tradursi, per quanto riguarda l'Italia, in un taglio indiscriminato dei già precari flussi finanziari verso le zone più deboli.

Per arrestare questi processi di degenerazione e di degrado della montagna è invece necessario mettere in campo una proposta politica complessiva che abbracci vari aspetti economici e civili delle popolazioni interessate. Per questo il convegno, dopo l'intervento del segretario regionale Alberto Ferrandi e la relazione di Giovanni Bettini (responsabile nazionale dello ufficio montagne del PCI), si soffermerà sulle comunicazioni «Montagna e turismo» (Ivo Faenzi), «Montagna ed agricoltura» (Francesco Ghirelli), «Montagna e industria» (Silvano Levrero), oltre a quella sui problemi delle autonomie locali (Rubes Triva).

Al convegno saranno presenti delegazioni di tutte le regioni italiane e in apertura dei lavori l'on. Busetto commemorerà la figura del compagno Bettiol, recentemente scomparso.

Enrico Paissan

Fine settimana a SOFIA

PARTENZA: 25 aprile
DURATA: 4 giorni
TRASPORTI: voli di linea
ITINERARIO: Roma, Sofia, Roma

Il programma prevede la sistemazione in alberghi di prima categoria e lusso (classificazione locale) con trattamento di pensione completa. Visita della città, escursione alla montagna Vitocha e al Monastero di Rila. Cena in un locale tipico.

UNITÀ VACANZE

UNITÀ VACANZE
20162 MILANO
Viale Fulvio Testi n. 75
Tel. 64.23.557-64.38.140
00185 ROMA
Via dei Taurini n. 19
Telefono (06) 49.50.141
Organizzazione tecnica ITALTURIST

Liquigas: il Tribunale rinvia la decisione?

ROMA — Il ministro dell'industria Bisaglia invierà una nuova lettera al presidente del Tribunale di Milano per sollecitare un ulteriore rinvio di ogni decisione sull'insolvenza e fallimento della Liquichimica. Bisaglia, rispondendo così ad un'esigenza manifestata dalle banche del costituendo consorzio, riconfermerà al tribunale, la cui udienza sulla Liquichimica è fissata per il 29 febbraio, la volontà delle banche di costituire il consorzio per il risanamento della Liquigas e indicherà i passi avanti fatti su questa strada, non mancando di sottolineare la «schiarita» verificatasi sul fronte dei rapporti del gruppo con la SAI.

Fidando in una «comprensione» del Tribunale di Milano, i responsabili delle banche del consorzio stanno ultimando la definizione del documento di risposta al comitato tecnico de CIPI che, la scorsa settimana, aveva richiesto alle banche, alcuni importanti chiarimenti sulla operatività del piano di risanamento della Liquigas presentato dal costituendo consorzio. Tale risposta sarà consegnata dallo stesso presidente del consorzio, Nerio Nesi, al ministro dell'industria in un incontro che dovrebbe svolgersi martedì prossimo e al quale dovrebbero partecipare oltre alla rappresentanza delle banche del consorzio e al ministro Bisaglia, anche il ministro del tesoro, Pandolfi, ed il governatore della Banca d'Italia, Carlo Ciampi.

Confindustria: ancora rinvii per il vertice

ROMA — Non è ancora maturata una soluzione per la designazione del nuovo presidente della Confindustria: slitta così di quindici giorni — a quanto si è appreso — la riunione della giunta della confederazione fissata per il cinque marzo prossimo.

Il cinque marzo era stato indicato come termine ultimo entro il quale i nuovi «tre saggi» (Coppi, Riello e Pichetto) avrebbero dovuto riferire sui sondaggi compiuti tra la «base» confindustriale (dopo il fallimento del tentativo di Mazzoleni, Modiano e De Michelis), in merito alla nomina del nuovo presidente. Ma la riunione della giunta, assieme a quelle del comitato di presidenza e del consiglio direttivo della Confederazione, si terrà soltanto il 19 marzo.

Il rinvio — a quanto si è appreso — è stato deciso da Carli che ha accolto una richiesta avanzata in tal senso da un gruppo di federazioni regionali. Secondo queste federazioni il rinvio consentirebbe di trovare una soluzione ottimale per la presidenza della Confindustria.

Quanto alle ventilate interrelazioni tra la data di convocazione degli organi direttivi della Confindustria e quella, concomitante, del consiglio nazionale della DC, si tratta di «semplice coincidenza» dal momento che — si fa rilevare — la convocazione degli organi confederali è avvenuta con anticipo rispetto alla fissazione della riunione del CN della DC.

Collocamento: cosa dicono i braccianti

ROMA — Si è tenuto nei giorni scorsi ad Ariccia un convegno nazionale della Federbraccianti su: «Riforma del collocamento e mercato del lavoro agricolo negli anni '80»: ha svolto la relazione il segretario nazionale Paolo Lenzarini. Le conclusioni sono state tenute da Donatella Turtura, segretario generale della Federbraccianti.

Si è trattato non solo di un bilancio di dieci anni di applicazione della legge 83, che ha introdotto nuovi criteri in materia di collocamento agricolo, ma soprattutto di una riflessione — con conseguenze anche operative — sui limiti nella gestione del collocamento.

Un dato: su 6.000 commissioni locali per il collocamento solo 1500 hanno funzionato regolarmente, mentre i mutamenti intervenuti nel mercato del lavoro si accompagnano alla diminuzione dei livelli occupazionali e della stabilità del lavoro, e alla sistematica violazione da parte dei padronato delle norme contrattuali e delle leggi.

Alle proposte della Confindustria e del governo in questa materia, il sindacato contrappone la volontà di andare ad un riordino del collocamento, senza indebolire le commissioni locali.

Proposte operative: uffici del collocamento di zona nei bacini di impiego della manodopera e assegnazione ai sindacati (a rotazione) delle presidenze delle commissioni di collocamento.

avvisi economici

OFFERTE IMPIEGO

CERCHIAMO ambosessi da addestrare come **PERFORATORI OPERATORI PROGRAMMATORI IBM.** Presentarsi IBS. Premio qualità Regione Emilia Romagna. Bologna: Viale Pietramellara 35 - 556.433. Modena: Piazza Manzoni 4/4 - 390.027. Reggio E.: Viale IV Novembre 8 - 49.713. Parma: Via Collegio Nobili 4 - 25.674.

VACANZE LIETE

950 APPARTAMENTI modernamente arredati Riviera Adriatica: Numana, Portoverde, Riccione, Rimini, Cesenatico, Sottomarina, Alpi Piemontesi. Moltissime occasioni da Lire 170 000 mensili. Telefono (0541) 84 500.

JUGOSLAVIA
Soggiorni al mare
UNITÀ VACANZE