

Sciopera l'Isontino Vuole salvare i cantieri navali

Corteo e comizio unitario a Gorizia - Una piattaforma presentata al governo e alla Regione per lo sviluppo dell'intera area

GORIZIA — Sciopero generale dei lavoratori dell'Isontino per sollecitare iniziative idonee al rilancio di questa provincia, pesantemente degradata nel suo tessuto economico. Iniziative di lotta, che hanno portato alla ripresa di un discorso unitario delle tre confederazioni sindacali, era stata confermata anche dopo le decisioni governative che hanno inserito nel legge finanziaria uno stanziamento di 220 miliardi in tre anni per lo sviluppo di Trieste e Gorizia. Lo sciopero ha inteso infatti premere per accelerare l'erogazione degli stanziamenti per la cantieristica navale, determinati per la ripresa del Cantiere di Monfalcone, sede portuale dell'industria locale, che versa in uno stato di quasi paralisi. Una crisi che si estende ad altre fabbriche della provincia, dal Confindustria alla Lammat Lisert.

I sindacati propongono un patto con gli imprenditori per lo sviluppo dell'Isontino e reclamano un maggior im-

pegno della Giunta regionale. In un documento il Pci goriziano rivendica dal governo prospettive certe per le partecipazioni statali nell'area giuliana e dalla Regione l'elaborazione di un progetto di ripresa e rilancio dell'Isontino, con la partecipazione degli enti locali e delle forze sociali.

La giornata di lotta dopo un lungo corteo ha vissuto il momento culminante in un comizio a Gorizia. Sul palco, con i dirigenti sindacali, gli amministratori locali e i gonfalonieri, era anche l'arcivescovo Bommarco. Alla protesta hanno aderito anche i commercianti, gli artigiani e gli studenti.

Frattanto i deputati Antonio Cuffaro (Pci) e Sergio Coloni (Dc) hanno incontrato a Roma il ministro della Marina mercantile Carlo Perini per discutere le prospettive degli stabilimenti navali con le nuove norme di sostegno alla cantieristica e il

finanziamenti all'esame del due rami del parlamento. Il ministro ha confermato che le leggi renderanno possibile acquisire subito un complesso di ordini nel campo delle costruzioni specifiche e nel settore delle navi da trasporto e da crociera. Carta ha assicurato che il carico di lavoro non trascura il Friuli-Venezia Giulia e può spezzare la spirale della cassa integrazione nei cantieri di costruzione e di riparazione di Monfalcone e di Trieste.

I due parlamentari hanno sollecitato un attivo intervento del governo sull'armamento pubblico e privato per giungere al più presto alla definizione delle commesse ed unilateralmente ora i miliardi di cui si disponeva in precedenza ed impegno perché l'iter dei provvedimenti riguardante la cantieristica venga accelerato e concluso.

Il ministro Carta ha accolto l'invito per un incontro con i rappresentanti delle categorie economiche locali in occasione di una prossima visita alla regione.

La Magrini Galileo torna sull'orlo del fallimento

Ansaldo, bloccata la centrale ENEL di Brindisi

La Bastogi ritira la disponibilità a rilevare due fabbriche e fa saltare l'accordo di agosto - Il Pci chiama in causa il governo - Le iniziative nei cantieri in costruzione

MILANO — A neanche un mese e mezzo dalla firma dell'accordo con la francese Merlin Gerin, la finanziaria milanese Bastogi si è clamorosamente tirata indietro, rifiutando di onorare gli impegni assunti allora e cercando di rinegoziare i propri debiti nei confronti della Magrini Galileo.

Gli stabilimenti Magrini di Napoli e di Battaglia Terme, nel Padovano, rischiano ora la chiusura per il fallimento della società da cui dipendono. Mesi di discussioni e di polemiche, nel corso delle quali i lavoratori della Magrini hanno sostenuto un durissimo scontro con la Bastogi per la salvaguardia del gruppo, che non è mai stato cancellato con un tratto di penna, e centinaia di posti di lavoro sono nuovamente in pericolo.

Come si ricorderà con l'accordo del 20 agosto la Merlin Gerin si impegnava a sborsare 700 milioni per rilevare la parte elettromeccanica del gruppo, con 1.500 dipendenti; la Bastogi per parte sua a versare 46 mil-

liardi sempre in sette anni per proseguire l'attività a Battaglia Terme e a Napoli. Mentre la società francese ha fatto la propria parte, la Bastogi no, e ora la vecchia Magrini rischia il fallimento, se i creditori non accetteranno — come è più che probabile — di rinegoziare l'intero affare.

Per centinaia di lavoratori di questa sarebbe un'ipotesi infelice. Ma ovviamente una vicenda di questo rilievo non può finire così.

Ieri si sono riuniti la sezione dell'industria della Direzione del Pci insieme ai parlamentari delle province interessate e al coordinamento dei lavoratori comunisti della Magrini, per discutere delle scelte da fare e improrogabili circa il ruolo dell'Ansaldo nell'ambito del piano energetico.

Sono motivazioni che stanno alla base anche delle iniziative articolate nei vari cantieri dove il gruppo è bloccato l'avviamento della seconda centrale a carbone di 600 MW di Brindisi. Altre iniziative saranno estese nei

vari cantieri di costruzione sul territorio nazionale per creare un primo momento di pressione nei confronti del gruppo Ansaldo e dei ministri interessati.

La vicenda dell'Ansaldo, per altri aspetti, interessa anche il Parlamento. È stata infatti presentata e fatta propria, alla commissione Industria del Senato, un'interpellanza parlamentare circa le condizioni di mancata sicurezza esistenti nei cantieri dove è in corso l'istituzione della centrale nucleare da 2.000 MW di Montalto di Castro. Un'altra interpellanza richiama l'Ansaldo «al rispetto degli impegni per la presentazione dei piani produttivi che chiariscono che cosa intende costruire l'azienda nello stabilimento di viale Sarca a Milano, stabilimento collocato su di un'area industriale già falcidiata dai tagli occupazionali e dai ridimensionamenti o smantellamenti di molte industrie (Pirelli Biccione, Breda Siderurgia, Breda Marelli e altre).

Giù il dollaro: banca USA in rosso, l'Europa detassa i capitali

Allarme nel mondo bancario - Parigi e Bonn tolgono l'imposta del 25% a investitori esteri

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI UIC			
	3/10	2/10	
Dollaro USA	1871,625	1867,25	
Marc tedesco	619,55	619,65	
Francia francese	201,95	201,97	
Francia olandese	649,79	650,28	
Francia belga	30,533	30,52	
Stovlina inglese	237,95	238,57	
Stovlina svedese	192,75	192,1	
Corona danese	171,37	171,33	
Corona norvegese	1382,90	1382,90	
Dollaro canadese	1432,075	1432,075	
Yen giapponese	7,614	7,659	
Scellino austriaco	750,16	750,12	
Corona svizzera	88,52	88,12	
Corona norvegese	213,675	213,96	
Corona svedese	217,84	218,28	
Marc finlandese	298	297,875	
Escudo portoghese	11,82	11,825	
Peseta spagnola	110,21	10,998	

ROMA — La decisione formale con cui i governi di Bonn e Parigi hanno tolto l'imposta del 25% (trattativa, o cedolare) sugli interessi percepiti da investitori stranieri che acquistano titoli del Tesoro, od anche obbligazioni private, ha fatto risalire il marco rispetto al dollaro. In alcuni mercati si è tornati persino sotto i 3 marchi per dollaro, ossia attorno alle 1850-1860 lire. I governi europei sono stati costretti a rinunciare all'imposta per neutralizzare l'analogia decisa dall'amministrazione Reagan: protezionismo e concorrenza nell'accaparrare capitali non si fermano di fronte alla concessione di privilegi fiscali.

Fondi FIO Altissimo sotto accusa alla Camera

ROMA — Il fondo investimenti e occupazione 1984 è inutilizzato per oltre 2 mila miliardi; sarà prossimo ripartito.

Comunque vi saranno consistenti risorse per l'industria nella legge finanziaria 1985. Così il ministro dell'Industria, Renato Altissimo, rispondendo ieri alla Camera a una interrogazione del compagno Gian Luca Carrara che, in sede di «question time» (botta e risposta a tempo limitato), chiedeva di conoscere le ragioni per le quali il ministro non ha proposto di destinare al sostegno dell'attività produttiva una quota maggiore del FIO 1984, che ancora quindi non è stato in gran parte impiegato.

Insoddisfatto della evasiva risposta del ministro, Carrara ha fatto emergere le contraddizioni tra i bisogni del settore produttivo (per esempio il rifinanziamento delle leggi per il risparmio energetico e le fonti rinnovabili e per le innovazioni, e di un progetto per una macchina utensile italiana e la possibilità dell'iniziativa legislativa e politica del ministro, che non ha consentito una più sollecita e consistente utilizzazione del fondo investimenti e occupazione).

In realtà — ha sostenuto il deputato comunista — la situazione riconosciuta dallo stesso ministro è il risultato di un scontro politico all'interno del governo, tra chi — come Altissimo — ritiene, seppur timidamente, necessario un ruolo attivo dello Stato nella trasformazione industriale e chi invece, come il ministro del Tesoro Goria, ritiene che «l' miglior politica industriale è quella che non c'è».

Insoddisfatto, inoltre, il ministro dell'Industria aveva auspicato anche nel socialista Aniasi per quanto attiene la ristrutturazione industriale in Lombardia e il ruolo delle multinazionali, e nel compagno Ricotti che aveva chiesto, senza ottenere risposta, la ricostituzione della presenza delle partecipazioni statali nell'Alfa Romeo.

Fincantieri gioca «al ribasso» sulle commesse?

ROMA — Una settimana e sono cambiate le cifre. Ovvero: in un mese di trattative al ministero della Marina — c'erano tutti imprenditori pubblici, privati, governo e sindacati — l'associazione degli armatori sostiene che in base ai finanziamenti previsti dalla finanziaria, si calcolano che sarebbero arrivate commesse per centocinquanta tonnellate. Più o meno quarantaquarantadue nuove navate da costruire. Questo fino ad una settimana fa. Ieri in un incontro con la FLM e la Fincantieri, la finanziaria pubblica ha drasticamente ridotto la cifra degli ordinativi: per ora — sostiene — si calcolano che sarebbero arrivate commesse solo per trentamila tonnellate. Una cifra irrisoria.

Il dibattito però non le è certo. La FLM dice che la Fincantieri «gioca al ribasso» perché ha in mente un obiettivo preciso: con un carico di lavoro ridotto ritorna all'attuale stato di piano di risanamento del gruppo, elaborato l'anno scorso, che prevedeva drastici tagli. Tra questi c'era anche la chiusura dell'isola stabilimento di Sestri Levante, in Liguria.

È chiaro che a questo punto

importante lo deve giocare anche il governo. L'esecutivo, insomma, non può pensare di aver assolto il suo compito solo con gli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria. Finanziamenti che oltretutto ancora non sono adeguati. Nelle lunghe trattative col sindacato, i ministri si erano impegnati a stanziare per l'anno prossimo 695 miliardi, che rappresentano la cifra minima per rimettere in moto l'economia del settore. Quella cifra, nella relazione programmatica, è stata abbassata unilateralmente: ora i miliardi si sono ridotti a 620.

Senza contare — aggiungono alla FLM — che la finanziaria deve ancora affrontare il dibattito parlamentare, per cui c'è il rischio di ulteriori risparmi. E la nave italiana non si può permettere di restare all'asciutto. Gli armatori sostengono che in Italia la costruzione di una nave costa il 50 per cento in più che nel resto del mondo. Con i finanziamenti che erano stati concordati col sindacato (la prima tranches) di uno stanziamento triennale) si sarebbero dovuti abbassare i costi di una nave italiana. Le nuove commesse nuove iniziative di lotta in tutto il settore della cantieristica. A questo punto un ruo-

lo importante lo deve giocare anche il governo. L'esecutivo, insomma, non può pensare di aver assolto il suo compito solo con gli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria. Finanziamenti che oltretutto ancora non sono adeguati. Nelle lunghe trattative col sindacato, i ministri si erano impegnati a stanziare per l'anno prossimo 695 miliardi, che rappresentano la cifra minima per rimettere in moto l'economia del settore. Quella cifra, nella relazione programmatica, è stata abbassata unilateralmente: ora i miliardi si sono ridotti a 620.

Senza contare — aggiungono alla FLM — che la finanziaria deve ancora affrontare il dibattito parlamentare, per cui c'è il rischio di ulteriori risparmi. E la nave italiana non si può permettere di restare all'asciutto. Gli armatori sostengono che in Italia la costruzione di una nave costa il 50 per cento in più che nel resto del mondo. Con i finanziamenti che erano stati concordati col sindacato (la prima tranches) di uno stanziamento triennale) si sarebbero dovuti abbassare i costi di una nave italiana. Le nuove commesse nuove iniziative di lotta in tutto il settore della cantieristica. A questo punto un ruo-

Renault ritira i licenziamenti contro il +7% di produttività

Clamorosa svolta nella vertenza della casa automobilistica francese - I 15.500 eccedenti saranno prepensionati o riqualificati - Il sindacato disponibile sulla mobilità

PARIGI — Martedì sera, praticamente alla vigilia dell'inaugurazione del 7° Salone dell'Automobile di Parigi che apre le porte questa mattina (15 ottobre) per i punti di vendita mondiali di fare il punto sui modelli, le possibilità del mercato e una concorrenza sempre più feroce) la direzione della Régie Renault ha annunciato il «miracolo»: non ci saranno più 15.500 licenziamenti previsti, contro i quali da ormai una settimana tre delle sei fabbriche della società nazionalizzata erano scese in sciopero mentre la CGT minacciava l'estensione del conflitto «fino all'occupazione degli stabilimenti se la classe operaia lo avesse ritenuto necessario». La CGT ieri ha giudicato che le dichiarazioni del presidente Hanno «possono creare le condizioni per un negoziato fruttuoso, perché i problemi dell'impiego siano risolti con gli interessati e i sindacati in modo umano e positivo».

Dunque, la tensione è caduta di colpo ed i lavoratori di Flins, Sandouville e Cleon hanno ripreso la normale attività produttiva in attesa d'un nuovo e duraturo accordo tra sindacati e direzione generale sulla base delle proposte che quest'ultima ha deciso di fare e sulle quali si fonda il «miracolo».

Quali sono queste proposte? Per cinque anni la Renault si impegna a non effettuare alcun licenziamento. Le pressioni di impiego saranno di due tipi: prepensionamenti per chi ha accumulato sufficienti versamenti assicurativi e corsi di riqualificazione tecnica per gli altri, con l'impegno di una riqualificazione industriale, culturale e nella stessa Régie Renault al termine del corso. In cambio la direzione chiede una sorta di impegno contrattuale per un aumento del 7% annuo della produttività e una mobilità totale della manodopera non solo all'interno di una stessa fabbrica ma tra le varie fabbriche del gruppo.

La Renault, che ha denunciato un passivo di 3,6 miliardi di franchi per il primo semestre di quest'anno (oltre 700 miliardi di lire) e che ha visto le proprie vendite diminuire di più del 14%, sui mercati comunitari negli ultimi tre anni e del 2,6% in casa propria negli ultimi dodici mesi, ha avviato un piano di modernizzazione su larga scala che dovrebbe permetterle di recuperare progressivamente la manodopera riqualificata e di ottenere un aumento della produttività anche non pari almeno a quella delle fabbriche giapponesi del settore.

Si pensa che il «miracolo Renault sia stato favorito da un intervento preventivo dell'azienda per evitare la possibile estensione del conflitto non solo all'interno del gruppo ma anche ad altri gruppi nazionalizzati: gran parte del costo della formazione tecnologica del lavoratore temporaneamente sospeso verrebbe assunto infatti dai poteri pubblici.

Il punto di vista è prevalentemente quello del trasporto privato, in virtù del fatto che l'Automobile Club rappresenta soprattutto l'automobilista e l'autotrasportatore. E poi c'è la realtà che si impone da sola, la realtà del peso crescente del trasporto privato sull'intero sistema. Dei 200 mila miliardi spesi in un anno, 110 mila vanno sotto la voce «trasporto privato di persone». La spesa pubblica è attualmente di 20 miliardi all'anno, ha sostenuto

Piano nazionale agricolo Il governo ancora evasivo

ROMA — Il governo ha perso un'altra occasione per intervenire con proposte di impegno sul piano agricolo nazionale. Al convegno organizzato dalla Coldiretti è mancata l'annunciata presenza del presidente del Consiglio, il Pci ha recentemente rassegnato dimissioni, ma ben poco è stato detto sulla strada che si intende seguire per il rilancio dell'agricoltura. Lo stesso ministro Pandolfi ha dovuto giustificare i continui ritardi nella presentazione del piano e so-

stificare i continui ritardi nella presentazione del piano e soprattutto il mancato impegno di 16 miliardi di lire. E quanto si spende ogni anno nel nostro paese per i trasporti. Sono ben impiegate tutti questi soldi? Politici, esperti tecnici, addetti ai lavori e no (tra quest'ultimi ci sono gli utenti, noi che viaggiamo sui mezzi pubblici o in auto, gli autotrasportatori o chi si sposta per lavoro) si sono concordi nel dire di no. La parola magica per ribaltare questa amara verità è — anche qui a Stresa, dove si è aperta ieri la quarantesima conferenza del traffico e della circolazione organizzata dall'Automobile Club — il piano nazionale dei trasporti. Il governo ha recentemente stanziato 25 miliardi di lire e ha messo all'opera una commissione di esperti tra cui il premio Nobel per l'economia Leontief che do-

va trarre da questa diagnosi infelice e intervenire nell'Italia una terapia efficace. Anche da Stresa, da questo appuntamento dell'ACI diventato ormai una consuetudine, si discute ogni anno tecnici ed esperti, parlamentari e uomini di governo, vuol venire un contributo di idee e di proposte per dare gambe al piano nazionale per i trasporti.

Ogni anno 200 mila miliardi per trasporti caotici e cari

Il ministro dei Trasporti Signorile ha annunciato che l'automobilista che si accaparra il 73% del traffico e le ferrovie solo l'11%, il resto tra il colabattuto (il 13%) e l'oleodotto (il 6,1%). E la tendenza negli ultimi anni, se vede stazionario il trasporto ferroviario, continua a separare uno sviluppo dell'autotrasporto privato.

Certo a difesa dell'automobilista o dell'autotrasportatore privato qui a Stresa si è levata più di una voce. «Proprio gli oneri sugli automobilisti», si è detto. «Nonostante abbiano pagato in varie forme quasi 20 mila miliardi nell'82, 25 mila nell'83 e almeno 27 mila quest'anno ha sostenuto il presidente dell'Automobile Club di Milano, l'ingegnere Stucchi Prinetti — il conto nazionale dei trasporti in Italia rimane deficitario. A questo proposito le richieste sono diverse. Di sicuro l'ACI ritiene che non si possa ulteriormente pesare sull'automobilista con altre tasse. Ma l'ACI chiede soprattutto misure che garantiscano maggiore mobilità, sicurezza e rapidità nei trasporti sulla strada. Come? Sbloccando ad esempio gli investimenti per ammodernare la rete stradale, riprendendo anche la costruzione di autostrade».

Il 15 dicembre la commissione avrà terminato i suoi lavori. L'ha assicurato il ministro Signorile nel suo intervento. Sarà così possibile avere un piano vero dei trasporti. Il ministro si è dichiarato anche ottimista sulle possibilità di presentare un vero piano dei trasporti entro la scadenza prevista del febbraio 1985. Sarà possibile realizzare il piano? Signorile si acccontenta dei 4 mila miliardi con cui nell'85 sarà rifinanziato il fondo nazionale dei trasporti. Anzi, molti che gli investimenti pubblici in questo settore sono un vero e proprio volano per l'economia. Ma la legge finanziaria, con i suoi tagli e la sua visione recessiva dell'economia, è il come una mina sul percorso del piano nazionale dei trasporti.

Il punto di vista è prevalentemente quello del trasporto privato, in virtù del fatto che l'Automobile Club rappresenta soprattutto l'automobilista e l'autotrasportatore. E poi c'è la realtà che si impone da sola, la realtà del peso crescente del trasporto privato sull'intero sistema. Dei 200 mila miliardi spesi in un anno, 110 mila vanno sotto la voce «trasporto privato di persone». La spesa pubblica è attualmente di 20 miliardi all'anno, ha sostenuto

Enel, proposta CGIL per riaprire le trattative

ROMA — La petizione firmata dalla maggioranza dei dipendenti dell'ENEL, scioperi con adesioni altissime, come non se ne vedevano da anni. Tutto insomma testimonia che l'intesa separata firmata dall'azienda elettrica con CISL e UIL (un accordo che impegna l'ENEL a stanziare una cifra ingente per un'attività assistenziale integrativa: cosa che è vietata dalla legge di riforma sanitaria) è stata rifiutata dai lavoratori. Come superare l'impasse? Un'idea è venuta fuori dalla CGIL, attraverso il segretario confederale Fausto Vignevani.

L'esponente sindacale — che ha sottolineato l'assoluta esigenza di uscire da una situazione di divisione e di lacerazione che è negativa per tutti i lavoratori elettrici e per tutto il movimento operaio — fa proposte precise: invece di spendere per l'assistenza integrativa con gli stessi soldi l'ENEL potrebbe finanziare una riduzione dell'orario di lavoro. In questo modo — utilizzando anche lo strumento del part-time — si potrebbero creare subito centinaia di nuove occasioni di lavoro per i disoccupati.

Vignevani non si limita a questo. «Se la CISL e la UIL respingessero questa ipotesi — continua il segretario confederale della CGIL — si potrebbe pensare di destinare una quota rilevante delle risorse al risanamento del fondo previdenza dei lavoratori elettrici, dimostrando così che i lavoratori del settore sono parte integrante del movimento che si batte oggi per il riordino del sistema previdenziale. Detto questo però, l'ENEL deve riaprire le trattative. Deve tornare al tavolo del confronto e soprattutto deve abbandonare i tentativi di forzare a proprio vantaggio la discussione del movimento sindacale. L'azienda — conclude Vignevani — deve mettersi in testa che l'uso strumentale delle divisioni non paga, e anzi alla fine si ritorce contro la stessa ENEL».

re si possono forse ritrovare nell'intervento del sottosegretario all'Agricoltura Santarelli quando ha affermato che «il nuovo piano agricolo nazionale è costretto porsi obiettivi che sarebbero perduto essere raggiunti da anni».

Più utile è stato, invece, il confronto fra le proposte della Coldiretti e quelle di altre forze politiche e sindacali. Le linee direttrici del piano agricolo che il governo si appresta a presentare si possono forse ritrovare nell'intervento del sottosegretario all'Agricoltura Santarelli quando ha affermato che «il nuovo piano agricolo nazionale è costretto porsi obiettivi che sarebbero perduto essere raggiunti da anni».

Più utile è stato, invece, il confronto fra le proposte della Coldiretti e quelle di altre forze politiche e sindacali. Le linee direttrici del piano agricolo che il governo si appresta a presentare si possono forse ritrovare nell'intervento del sottosegretario all'Agricoltura Santarelli quando ha affermato che «il nuovo piano agricolo nazionale è costretto porsi obiettivi che sarebbero perduto essere raggiunti da anni».

Il punto di vista è prevalentemente quello del trasporto privato, in virtù del fatto che l'Automobile Club rappresenta soprattutto l'automobilista e l'autotrasportatore. E poi c'è la realtà che si impone da sola, la realtà del peso crescente del trasporto privato sull'intero sistema. Dei 200 mila miliardi spesi in un anno, 110 mila vanno sotto la voce «trasporto privato di persone». La spesa pubblica è attualmente di 20 miliardi all'anno, ha sostenuto

Brevi

Trattativa piloti, rischio di rottura
ROMA — La trattativa per il contratto dei piloti è a una stretta. Oggi pomeriggio alle 16 riprende la discussione tra Internord, Alitalia e sindacati. Ma le pretese di parte padronale di vincolare il capitolato salariale all'accettazione di una serie di condizioni (aumenti dei carichi di lavoro, distruzione dei percorsi, aumento dei viaggi giornalieri, ecc.) hanno portato la situazione a livelli pericolosi di tensione. In pratica si rischia la rottura.

Conferme contro norme Visentini
ROMA — Il consiglio generale della Confindustria ha proclamato lo stato di agitazione contro il pacchetto di provvedimenti fiscali presentato da Visentini.

Aumentati a settembre i prezzi agricoli
ROMA — L'indice IRVAM dei prezzi all'origine dei prodotti agricoli-alimentari ha toccato in settembre quota 238,7 segnando un aumento di 2 punti e mezzo rispetto ad agosto.

Manifestazione Isotta-Fraschini
SARONNO — I lavoratori dell'Isotta Fraschini (che produce motori diesel per auto, camion e ferroviari), hanno manifestato ieri a Saronno, contro l'apoteosi della finanziaria di spostare la produzione e l'intera unità produttiva a Trieste.

Protesta alla Tematex di Corgeno
GENOVA — Contro l'orientamento di smobilitazione della Tematex, manifattura del gruppo Sevo, i lavoratori hanno manifestato ieri sotto la sede della Regione Liguria.

Il punto di vista è prevalentemente quello del trasporto privato, in virtù del fatto che l'Automobile Club rappresenta soprattutto l'automobilista e l'autotrasportatore. E poi c'è la realtà che si impone da sola, la realtà del peso crescente del trasporto privato sull'intero sistema. Dei 200 mila miliardi spesi in un anno, 110 mila vanno sotto la voce «trasporto privato di persone». La spesa pubblica è attualmente di 20 miliardi all'anno, ha sostenuto

Il punto di vista è prevalentemente quello del trasporto privato, in virtù del fatto che l'Automobile Club rappresenta soprattutto l'automobilista e l'autotrasportatore. E poi c'è la realtà che si impone da sola, la realtà del peso crescente del trasporto privato sull'intero sistema. Dei 200 mila miliardi spesi in un anno, 110 mila vanno sotto la voce «trasporto privato di persone». La spesa pubblica è attualmente di 20 miliardi all'anno, ha sostenuto

CASINO' MUNICIPALE DI VENEZIA

Si dà avviso che le sale da gioco sono aperte nella sede invernale di Cà Vendramin-Calergi