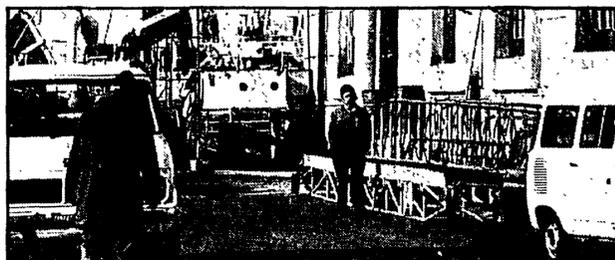


# Genova, proposte per il porto

## Ecco come far costare meno le tariffe

Il progetto della Culmv prevede l'uso della flessibilità e una diminuzione dei costi



Dalla nostra redazione  
GENOVA — Le nuove tariffe «imprenditoriali» proposte dalla società incaricata di gestire il terminal contenitori del porto sono ancora troppo alte, possono essere ridotte diminuendo il numero degli addetti stabili, facendo ricorso al massimo della mobilità e utilizzando davvero il rischio d'impresa. È un discorso alla Cesare Romiti ma a farlo — in nome della produttività e del profitto — sono i dirigenti della compagnia portuale che ieri hanno fornito ai dirigenti del porto ma soprattutto alla città un esempio davvero senza precedenti di innovazione e di audacia imprenditoriale.

«La nostra proposta — ha precisato il console della compagnia Paride Battini — non rappresenta né vuol essere un contropiano rispetto all'ipotesi avanzata dal presidente del Cna di Antonio di Troia. Concludiamo i suoi

concetti di patto sociale per il rilancio del porto e di un necessario recupero di imprenditorialità dei servizi, siamo d'accordo anche sull'unicità di comando nella gestione dei servizi ai terminali contenitori. Proponiamo, nel rispetto di questi concetti, un migliore utilizzo della forza lavoro, più flessibilità, più certezze in fatto di costi. È una proposta tutta economica, da valutarsi per quello che vale e nel nostro caso significa una riduzione dei costi sulle 30 mila lire a container, quasi il 10% in meno. Su questo dovremmo discutere e confrontarci».

I tecnici e gli esperti della compagnia portuale hanno analizzato il progetto della società terminali contenitori e la loro critica si basa proprio sulle cifre indicate nel bilancio preventivo che collocano il pareggio di gestione con un movimento annuo di 254 mila container ad un costo di 305 mila lire per pezzo.

Questa ipotesi non viene considerata verosimile dalle compagnie perché la zona portuale dove oggi si concentra questo tipo di traffico specializzato non può, fisicamente (per spazi a terra, aerei e costi di movimento) ospitare più di 220 mila container, cifra che rappresenta, tra l'altro, il movimento registrato nell'85 e nell'86. Sulla base di questo movimento i costi a pezzo della «società container» sarebbero di 341 mila a pezzo, con la proposta Culmv 303 mila a pezzo. Prendendo per buona l'ipotesi di 254 mila container prevista dal bilancio societario il prezzo a pezzo sarebbe di 305 per le terminali contenitori e di 275 mila lire secondo la Culmv. La «filosofia» della società contenitori è quella di una impresa industriale, con una forte struttura fissa che dovrebbe prevedere all'avvicinamento al lavoro a seconda delle necessità del portuale, mentre

alla compagnia verrebbe sostanzialmente delegato solo il controllo sul collocamento della mano d'opera. La proposta Culmv vola più alto: si riduce il numero di «fissi» e la parte del lavoro in banchine viene fornita con tariffe forfettizzate e tempi certi dalla Culmv. Questo significa che la compagnia, nel rispetto dei piani ed in esecuzione delle strategie del manager della società contenitori fornisce tutto il servizio forfettizzato, a costi decrescenti con l'aumento del traffico, assumendosi interamente il rischio d'impresa, con pagamento di penale nel caso si sgarrasse anche di un minuto rispetto ai tempi previsti.

La compagnia, insomma, fornisce certezze e prezzi più bassi in un quadro economico di grande innovazione che probabilmente non ha precedenti nel nostro paese. Questa sfida imprenditoriale ha una motivazione ideale forte, quella di collaborare — come previsto dal libro blu del porto — per il rilancio dello scalo marittimo, ma rappresenta anche legittimi interessi. La compagnia è infatti azionista al 24% della società terminale contenitori e in caso di gestione in perdita dovrebbe ripianare il deficit. Nel caso passasse la organizzazione delle società contenitori e si ripettesse il traffico di quest'anno ci sarebbe un deficit di 8 miliardi, con la proposta Culmv si passerebbe invece ad un piccolo attivo. Se passasse l'ipotesi più favorevole di 254 mila container il bilancio sarebbe in pareggio col sistema proposto dalla società ma registrerebbe invece un attivo di 7,5 miliardi con l'ipotesi Culmv. Soltanto, questi, che potrebbero essere ulteriormente investiti per ridurre le tariffe.

Paolo Saletti

# Cassintegrati: il bluff Fiat sui corsi professionali

Prende tanti soldi, ma fornisce servizi qualificati - Il racconto dei protagonisti

Dalla nostra redazione  
TORINO — «Un quaderno ed una penna biro. E tutto il materiale didattico che la Fiat ci ha fornito per i corsi di formazione professionale. Nella prima lezione l'istruttore ci ha distribuiti, poi ha detto che potevamo prendere appunti se volevamo, altrimenti facessimo come ci pareva».

Chi parla è un cassintegrato Fiat, uno dei 468 che frequentano corsi finalizzati al pieno in fabbrica come prevede l'accordo sindacale dello scorso marzo. Per quattro ore al giorno devono andare (a frequenza è obbligatoria) al vecchio stabilimento Lancia di Borgo San Paolo, dove alcuni reparti sono stati trasformati in aule, mettendoci un po' di sedie e tavolini. Altri due corsi per il pieno in fabbrica sono stati aperti a maggio. Un quinto corso per 300 cassintegrati, e sarà l'ultimo, si terrà in primavera.

Su un questionario distribuito dal Coordinamento cassintegrati Fiat, il 73% dei sospesi hanno scritto che trovano i corsi inutili, mentre l'altro che una perdita di tempo. «Io ci andrei otto ore al giorno — dice il nostro cassintegrato — se facessero vere lezioni teoriche e pratiche. Invece dobbiamo solo ascoltare insegnanti che parlano e parlano, senza mai interagirci, senza neppure chiedersi se abbiamo capito. Con noi ci sono un paio di sordomuti: figurati che profitto ricavano da questo insegnamento. Gli istruttori sono dipendenti Fiat e prendono paghe ugualmente lo stipendio se facessero altre cose».

Ed ecco come si svolgono le lezioni: «Per un paio di settimane ci hanno fatto una panoramica sui materiali usati in produzione. Poi ci hanno parlato dei vari tipi di presse e della lustratura: quanti pezzi ci sono nella Fiat, quali parti sono fatte in lamiera e quali in plastica. Tutte cose che erano il nostro pane quotidiano quando lavoravamo in fabbrica. Alla fine anche gli istruttori sono scocciati: visto che dobbiamo sopportarci 50 giorni, hanno detto, parliamo d'altro, e si sono messi a discorrere di radio, televisione, dei contenuti dei piani e delle fasi lunari. Dimenticavo, ci

hanno anche proiettato qualche filmino pubblicitario di quelli che compaiono pure in Tv: si vede per qualche secondo un robot che salda, poi sempre per qualche secondo un robot che fa un altro lavoro, e così via. Mi dice che cosa impariamo sul robot?».

Ma quanto costa questa sceneggiatura? E chi la paga? Se lo è domandato il Coordinamento cassintegrati, che ha divulgato qualche conto. In marzo la Fiat aveva presentato alla Regione Piemonte un piano per sottoporre a corsi professionali 3.500 cassintegrati. Calcolato per ciascuno un costo di 6.000 lire all'ora per 200 ore di corso, il preventivo ammontava a 4 miliardi e 200 milioni. C'era di che comprare biro e quaderni per un esercito. Dell'ingente somma, era previsto che 1 miliardo e 680 milioni fossero a carico della Cee, altrettanto a carico del Ministero del Lavoro e 840 milioni a carico della Fiat.

Oggi però i cassintegrati non sono più 3.500, ma meno della metà, 1.600, per effetto di dimissioni incontate e preposizioni. Di questi, come si è visto, la Fiat intende sottoporre a corsi 1.228. Il costo quindi si ridurrà a 1 miliardo e 474 milioni. La Fiat si chiede come un tantino i cassintegrati, avvertirà Regione, Ministero e Cee della drastica diminuzione degli allievi? Oppure intascherà la differenza sui contributi pubblici, vale a dire 1 miliardo e 886 milioni? Che alla Fiat non dispiaccia gli aiuti pubblici, è noto. Ed è confermato da come sta ripianando la società con i contratti di formazione-lavoro (che prevedono «sconti» sugli oneri a carico dell'azienda) della durata di soli 18 mesi, con la maggior parte del livello contrattuale. In tal modo ha assunto 70 giovani alla Lancia di Verone e sta per assumerne 300 a Mirafiori. Nella commissione regionale per l'impiego, la Cgil si è astenuta sulla pratica della Fiat, perché l'azienda non si impegnava per iscritto a far rientrare contemporaneamente i cassintegrati e ad assumere stabilmente i giovani al termine dei 18 mesi.

Michele Costa

# Borsa, finito il brivido dei rialzi?

In una settimana piazza degli Affari è scesa di 5,5 punti - Si è parlato anche delle difficoltà di alcune finanziarie - Il mercato sconta la lunga fase speculativa accesa dalle scalate alla Fondiaria e alla Montedison

MILANO — Per sette sedute consecutive la Borsa è andata al ribasso (anche se nell'ultima c'è stato un recupero in extremis) con una flessione più consistente giovedì (oltre il 2% in meno) e con una perdita complessiva del 5,5%. Gli scambi, generalmente sopra i 200 miliardi, con una punta di oltre 300 lunedì (seduta dei rapporti), interessano fra il 50 e il 60 per cento tre soli titoli: Fiat, Generali e Montedison. I più speculativi sono insomma, ora, i più venduti. Né alle viste ci sono segni di cambiamenti. Gli aumenti di capitale in corso (otto operazioni sono in atto da martedì), accusano la fase negativa attraverso una mole crescente di diritti inopinati.

Superati i rapporti, l'avvio dell'ultimo ciclo dell'anno ha subito accusato una flessione continuando il trend precedente, ed è tutto dire del clima che si respira in piazza degli Affari, dato che sempre ogni inizio di ciclo si iscrive tradizionalmente al rialzo per pareggiare, come si dice, l'esborso del tasso per il rapporto. La Borsa sta digerendo il «trop-

po comprato». Ma vendere è difficile quando tutti lo fanno, e non si vede clientela disponibile, mentre i venditori stanno fermi o comprano solo a prezzi sacrificati.

Si è parlato anche di finanziarie e commissionarie in difficoltà, almeno trenta studi (I) sono stati indicati in pericolo di insolvenza, tanto che sono state minacciate perfino querele per diffamazione. Alle Consob però non risulta nulla. Certo è che quando si tratta di insolvenze, la verità resta sempre nell'ombra, si dice per non recare turbative. È certo che il mercato sconta una lunga fase speculativa (dopo la grande fuga nel giugno scorso dei risparmiatori spaventati dai movimenti suscitati sui titoli di Iva Boesky, capaci di utilizzare sofferite riservate da qualche amico banchiere sui veri giochi in alto nell'alta finanza, la speculazione di ogni risanamento in tendenza ma ora non ha la clientela a cui vendere. Da noi i giochi li fanno i big, l'insider trading è esclusiva dei grandi gruppi, gli altri guardano e seguono le «mani forti», di coloro che sanno.

Ora se c'è una cosa buona in Borsa è che gli eccessi presi a pagella si pagano a più volte neanche i big possano

fuggire a questa legge anche se coi loro mezzi possono in seguito rilanciare. Non tutti in Borsa sono dei Re Creso alla De Benedetti o alla Gardini, per citare i nomi dei rampanti del loro che hanno comunque alle spalle vecchie famiglie danarose pronte a intervenire e che comunque non si fanno scrupolo di chiedere al mercato mezzi sempre più ingenti.

Così una società con un fatturato di 50 miliardi può arrivare all'assurdo di chiedere al mercato denaro fresco per 270 miliardi. In questo modo Re Creso passa dai computer agli spaghetti, dalle figurine alla moda e ai profumi, e alla fine compra un Fondo d'investimento tutto per sé che significa un acquisto di liquidità. Così l'altro Re Creso si affida a Londra di aver comprato un'altra società leader dello zucchero creando di fatto in Europa un monopolio. Un minuto fa aveva scalato la Montedison.

r.g.

tutti sulle piazze internazionali, di Fiat pare che ce ne siano in giro ancora parecchie, e a ondate successive si riversano sul mercato arretrando verso le 13 mila lire. Vendute anche le Generali dopo che per settimane si è parlato di un loro rastrellamento a scopo di scalata.

La speculazione come sempre ha tentato nelle scorse settimane di approfittare dei movimenti suscitati sui titoli operando. Non essendo però tutti degli Iva Boesky, capaci di utilizzare sofferite riservate da qualche amico banchiere sui veri giochi in alto nell'alta finanza, la speculazione di ogni risanamento in tendenza ma ora non ha la clientela a cui vendere. Da noi i giochi li fanno i big, l'insider trading è esclusiva dei grandi gruppi, gli altri guardano e seguono le «mani forti», di coloro che sanno.

Ora se c'è una cosa buona in Borsa è che gli eccessi presi a pagella si pagano a più volte neanche i big possano

difficile dire se l'obiettivo vero della «scelta» del ministro del Lavoro sia l'occupazione, un treno superveloce significherebbe adeguate le tariffe, con il risultato che se la gente non è in grado di accollarsi i costi, sarà sempre il bilancio della Fiat a subire l'ultima ammortatura ad intervenire, proprio contravvenendo allo spirito che ha portato alla riforma che ha trasferito la gestione delle ferrovie dal ministero all'ente autonomo.

«Oggi — ha detto Alfonsi — si opera nel passato — ha

# Anche un mese per pagare assegni bancari

Interviene la Banca d'Italia sui «ritardi» delle aziende di credito e del Tesoro

ROMA — La Banca d'Italia e l'Associazione bancaria hanno riunito il 20 e il 21 novembre, presso un centro studi di Perugia, i rappresentanti delle 80 banche che aderiscono alla convenzione per l'automazione dei servizi bancari. La riunione si è svolta in forma privata (non sono stati invitati i giornalisti) ed i promotori hanno sentito poi il bisogno di darne una sommaria informazione alla stampa con un incontro tenutosi presso il Centro documentazione economica per i giornalisti. Sono intervenuti il direttore al convegno e vicedirettore della Banca d'Italia, Tommaso Padoa-Schioppa, Luigi Ciocca dell'Ufficio Studi ed il direttore dell'Abi Felice Gianani.

Sono state distribuite alcune relazioni ma non il «Libro Bianco» presentato al convegno che sarà reso pubblico fra due mesi. La «convenzione» esiste da una ventina d'anni. In base ad essa è stato creato il Setif (Sistema elettronico interbancario di trasmissione dei fondi). Nonostante ciò ora la situazione è la seguente: la disponibilità dei fondi per il cliente della banca richiede 3 giorni in Germania, 3 giorni in Inghilterra, 1-4 giorni in Francia, 1-5 giorni in Giappone e in Italia da 5 a 28 giorni (da una a quattro settimane). L'incapacità della «convenzione» a introdurre in Italia una soddisfacente celerità nei pagamenti viene qualificata unanimemente co-

me «ritardo». Ed il «ritardo» è una categoria dello spirito: tutti sono in ritardo, il Mezzogiorno rispetto al Nord, i partiti rispetto alla società, l'organizzazione economica rispetto alla scienza. Chi oserà prendersela con una categoria dello spirito qual è il ritardo?

Padoa-Schioppa, beninteso, è stato chiarissimo ed onesto fino in fondo. «È necessario concentrare l'attenzione sui collegamenti interbancari», dice, anche se poi rileva che è oneroso trasferire i fondi persino da una agenzia all'altra della stessa banca. Sono stati spesi dalle banche alcune migliaia di miliardi in attrezzature e programmi informatici ma il miglioramento dei servizi è modestissimo. Le banche hanno un alibi: il Tesoro, per primo, non ha realizzato il collegamento elettronico fra i due principali sistemi di trasferimento dei fondi, il Bancoposta e le Banche (13 mila sportelli ognuno ed un mese di tempo per accreditare un assegno di conto postale in conto bancario).

C'è una evidenza politica, in questo caso, la volontà di mantenere alla rete Bancoposta il suo carattere di «sportello del povero» che spiega la sua mancata integrazione. Lo stesso governatore della Banca d'Italia, C.A. Ciampi, è intervenuto al convegno per dire che occorre dare uno strattone agli organismi creati per attuare piani di automazione interbancaria.

G. B.

# Per De Michelis 100mila ferrovieri sono «di troppo»

NAPOLI — «Prima di programmare investimenti di grande rilievo per creare i treni ad altissima velocità, prima ancora di pensare al treno-crociera per turisti,

L'Ente Ferrovie dello Stato farebbe bene ad abbracciare una mentalità imprenditoriale e cominciare a riflettere che oggi il suo organico presenta almeno centomila un-

di troppo». Così ieri in un convegno a Napoli (attese e speranze dopo la riforma dell'ente ferroviario), il ministro del Lavoro, De Michelis, ha indicato la sua «ricetta» per «raggiungere criteri di economicità di gestione dell'impresa». La sua «idea» è che l'ente ferroviario dovrebbe fare esattamente come «le altre aziende» che sono riuscite a raggiungere il pareggio di bilancio, magari cancellando centinaia di mi-

gliata di posti di lavoro. Difficile dire se l'obiettivo vero della «scelta» del ministro del Lavoro sia l'occupazione, un treno superveloce significherebbe adeguate le tariffe, con il risultato che se la gente non è in grado di accollarsi i costi, sarà sempre il bilancio della Fiat a subire l'ultima ammortatura ad intervenire, proprio contravvenendo allo spirito che ha portato alla riforma che ha trasferito la gestione delle ferrovie dal ministero all'ente autonomo.

«Oggi — ha detto Alfonsi — si opera nel passato — ha

38.700 distributori sono decisamente molti. Ce ne sono almeno diecimila di troppo. In particolare, nel mirino del tagli è quella fascia marginale di impianti che non arrivano a distribuire in un anno 200 mila litri di carburante. Da parte dei benzinaisti non vi è alcuna chiusura preconcetta. «Siamo convinti della necessità di attuare un reale processo di ristrutturazione», ha detto Alfonsi indicando le proposte della Fiat per rendere l'ammmodernamento il meno traumatico possibile. Tra esse, ha ricordato l'istituzione di un «fondo di indennizzo» per tutti i gestori degli impianti che verranno chiusi (con progetto, per 150 miliardi, è in discussione al Senato) ma la Fiat ne chiede 300 e la promozione di forme associative e cooperative tra i gestori per la creazione di impianti moderni in grado di offrire servizi più articolati (avaggio, officina, ecc.). Insomma, la stessa professionalità degli addetti ai distributori risulterebbe accresciuta.

Gildo Compesato

di troppo». Così ieri in un convegno a Napoli (attese e speranze dopo la riforma dell'ente ferroviario), il ministro del Lavoro, De Michelis, ha indicato la sua «ricetta» per «raggiungere criteri di economicità di gestione dell'impresa». La sua «idea» è che l'ente ferroviario dovrebbe fare esattamente come «le altre aziende» che sono riuscite a raggiungere il pareggio di bilancio, magari cancellando centinaia di mi-

di troppo». Così ieri in un convegno a Napoli (attese e speranze dopo la riforma dell'ente ferroviario), il ministro del Lavoro, De Michelis, ha indicato la sua «ricetta» per «raggiungere criteri di economicità di gestione dell'impresa». La sua «idea» è che l'ente ferroviario dovrebbe fare esattamente come «le altre aziende» che sono riuscite a raggiungere il pareggio di bilancio, magari cancellando centinaia di mi-

di troppo». Così ieri in un convegno a Napoli (attese e speranze dopo la riforma dell'ente ferroviario), il ministro del Lavoro, De Michelis, ha indicato la sua «ricetta» per «raggiungere criteri di economicità di gestione dell'impresa». La sua «idea» è che l'ente ferroviario dovrebbe fare esattamente come «le altre aziende» che sono riuscite a raggiungere il pareggio di bilancio, magari cancellando centinaia di mi-

Gildo Compesato

# Protesta dei benzinai contro i petrolieri

Si va estendendo la spinta oligopolistica - Critiche pesanti anche al comportamento del governo - A Roma i lavori del sesto congresso della Faib (Confesercenti) - Ci sono diecimila distributori di troppo - Come ristrutturare

## Brevi

**Seminari Cgil sull'informazione**

IMPRUNETTA — Si è svolto questa settimana il secondo corso nazionale della Cgil dedicato ai temi dell'informazione. Nella scuola sindacale dell'impruneta si è dibattuto del sistema pubblico, con relazioni di professori universitari, e parti delle comunicazioni, dirigenti delle aziende.

**Marcia per il lavoro a Teramo**

TERAMO — Migliaia e migliaia di lavoratori, giovani, donne hanno risposto all'appello di Cgil, Cisl, Uil per una marcia per il lavoro. Due grandi cortei hanno attraversato le vie cittadine per confluire poi nella centrale piazza Martiri della Libertà. Dopo l'intervento di Pasquale Di Massimo, segretario provinciale Cgil, ha preso la parola Franco Marini, segretario nazionale della Cisl.

**Ministri Occe: nuove strade per l'occupazione**

PARIGI — I ministri del Lavoro dei 24 paesi membri dell'Ocse hanno concordato una strategia comune per creare nuovi posti di lavoro. I ministri, secondo quanto ha riferito l'olandese Ruari Quen che ha presieduto i lavori della sessione di Parigi, ritengono che l'attuale tasso di crescita dei paesi industrializzati non sarà sufficiente a ottenere una significativa riduzione dei tassi di disoccupazione. Tra le tante misure ce ne sono anche alcune indirizzate al movimento sindacale come quella di utilizzare i fondi delle pensioni per finanziare iniziative dirette a creare occupazione, oppure come la proposta di programmi per la partecipazione ai profitti.

**La Cgil chiede adesione al Tusc**

ROMA — La segreteria della Cgil nel suo ultimo direttivo ha ratificato la decisione di chiedere ufficialmente l'adesione al Tusc (Trade Union Advisory Committee), il comitato consultivo sindacale dell'Ocse, l'organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo. Il Tusc ha dato l'invito alle procedure di esame e di consultazione sulla richiesta della Cgil, che è sostenuta da Cisl e Uil. Saranno proprio le due organizzazioni sindacali italiane le prime ad essere consultate.

ROMA — Ne hanno abbastanza di essere considerati poco più che manovalli, vogliono essere considerati a tutti gli effetti operatori economici, anzi, dei veri e propri imprenditori commerciali. Lo ha detto ieri Vincenzo Alfonsi, segretario generale della Faib Confesercenti, aprendo a Roma i lavori del 6° congresso della categoria con 15400 impianti associati. La Faib è di gran lunga la maggiore organizzazione dei benzinai.

I destinatari della loro protesta/proposta sono le compagnie petrolifere, ma anche il governo cui si chiedono misure di razionalizzazione in fase di accelerata riorganizzazione. Si va estendendo la spinta oligopolistica (è di queste settimane il trasferimento degli impianti Elf e Chevron sotto l'ombrello della Erg di Garone), mentre sul mercato cominciano ad affacciarsi anche le compagnie dei paesi produttori di greggio (dopo la libica Tamolil, è ora la volta della kuzantiana Q8).

Ma più che gli assetti proprietari, è la struttura della rete distributiva italiana (con livelli di produttività tra i più bassi in Europa) ad essere messa in discussione. I

38.700 distributori sono decisamente molti. Ce ne sono almeno diecimila di troppo. In particolare, nel mirino del tagli è quella fascia marginale di impianti che non arrivano a distribuire in un anno 200 mila litri di carburante. Da parte dei benzinaisti non vi è alcuna chiusura preconcetta. «Siamo convinti della necessità di attuare un reale processo di ristrutturazione», ha detto Alfonsi indicando le proposte della Fiat per rendere l'ammmodernamento il meno traumatico possibile. Tra esse, ha ricordato l'istituzione di un «fondo di indennizzo» per tutti i gestori degli impianti che verranno chiusi (con progetto, per 150 miliardi, è in discussione al Senato) ma la Fiat ne chiede 300 e la promozione di forme associative e cooperative tra i gestori per la creazione di impianti moderni in grado di offrire servizi più articolati (avaggio, officina, ecc.). Insomma, la stessa professionalità degli addetti ai distributori risulterebbe accresciuta.

«Oggi — ha detto Alfonsi — si opera nel passato — ha

Gildo Compesato

38.700 distributori sono decisamente molti. Ce ne sono almeno diecimila di troppo. In particolare, nel mirino del tagli è quella fascia marginale di impianti che non arrivano a distribuire in un anno 200 mila litri di carburante. Da parte dei benzinaisti non vi è alcuna chiusura preconcetta. «Siamo convinti della necessità di attuare un reale processo di ristrutturazione», ha detto Alfonsi indicando le proposte della Fiat per rendere l'ammmodernamento il meno traumatico possibile. Tra esse, ha ricordato l'istituzione di un «fondo di indennizzo» per tutti i gestori degli impianti che verranno chiusi (con progetto, per 150 miliardi, è in discussione al Senato) ma la Fiat ne chiede 300 e la promozione di forme associative e cooperative tra i gestori per la creazione di impianti moderni in grado di offrire servizi più articolati (avaggio, officina, ecc.). Insomma, la stessa professionalità degli addetti ai distributori risulterebbe accresciuta.

«Oggi — ha detto Alfonsi — si opera nel passato — ha

Gildo Compesato

Nel prossimo numero di

# Rinascita

Speciale Giovani  
Il movimento del futuro

- Faccia a faccia con il Pci (sei studenti intervistano Alessandro Natta)
- I giovani dell'86 (di Pietro Folena)
- Articoli e interventi di Giorgio Airaud, Rocco Di Blasi, Maurizio Vinci e Marco Magni

## CITTÀ DI COLLEGGNO

Avviso d'aste pubbliche vendita di locali comunali

IL SINDACO

rende noto che il giorno 16 dicembre 1986, alle ore 14,30 e 16, nel Municipio di Collegno, Palazzo Civico, piazza della Repubblica, avrà luogo il pubblico incanto, con le modalità di cui all'art. 73 lettera c) del R.D. 23 maggio 1924, n. 827.

- l'aggiudicazione sarà definitiva ad unico incanto ai sensi dell'art. 76 dello stesso decreto, per l'alienazione mediante trasferimento a titolo oneroso rispettivamente dei seguenti locali comunali:
  - piano terreno del fabbricato di C.so Francia n. 48, Collegno, al prezzo a base d'asta di L. 50.000.000;
  - porzione di stabile al piano terreno del fabbricato di Via Morandi n. 7, Collegno, al prezzo a base d'asta di L. 126.800.000.

Termine per la presentazione delle offerte stabilito entro le ore 12 del giorno 15 dicembre 1986.

Gli interessati potranno richiedere copia integrale dell'avviso di gara alla Segreteria Generale.

Collegno, 14 novembre 1986.

IL SEGRETARIO GENERALE E. Sortino

IL SINDACO L. Manzi

A cinque anni dalla scomparsa del compagno

**VINCENZO GINESI**  
la moglie Elsa Baccinelli lo vuole ricordare a quanti lo conobbero sottoscrivendo per l'Unità.

Sarzana, 23 novembre 1986

Il secondo anniversario della scomparsa del compagno

**LUIGI SPREAFICO**  
la moglie I. figli, le nipote, i nipoti lo ricordano con immutato affetto sottoscrivendo per l'Unità L. 30.000.

Peschiera Borromeo, 23 novembre 1986

Per onorare la memoria della sorella

**AMELIA**  
il compagno Bruno Heller sottoscrive con immutato affetto per l'Unità.

Trieste, 23 novembre 1986

Ciao

**MARIOLINA**  
amata dirigente dei Pensionati Cgil. I comunisti di S. Giacomo esprimono sentite condoglianze a Franco, Sonia e Igor e sottoscrivono per l'Unità.

Trieste, 23 novembre 1986

Ci ha lasciati il compagno

**ADELINO CRISTOFOLI**  
partigiano combattente

Partecipano al dolore di Imelda e Edda i compagni della Sezione del Pci di Tavagnacco. Ricordando il suo profondo impegno per gli ideali di democrazia e libertà e l'impegno per la pace, sottoscrivono per l'Unità.

Tavagnacco, 23 novembre 1986

È un anno che il nostro caro papà è morto

**MARIO BRAVI**  
è scomparso. Una vita intera non basterà per colmare il vuoto che ci ha lasciato. Con tanto amore lo ricordiamo sempre Antonio con i figli Armando e Alvaro della Sezione del Pci di Tavagnacco. Ricordando il suo profondo impegno per gli ideali di democrazia e libertà e l'impegno per la pace, sottoscrivono per l'Unità.

Milano, 23 novembre 1986

Il sesto anniversario della scomparsa del compagno

**LUIGI FENZI**  
la moglie, le figlie, i generi, i nipoti e i nipotini lo ricordano con affetto a tutti i compagni e gli amici di Quinto e in sua memoria sottoscrivono per l'Unità L. 50.000

Genova-Quinto, 23 novembre 1986

Il settimo anniversario della scomparsa del compagno

**MARIO MARIANI**  
la moglie, i figli, gli amici e i compagni lo ricordano con affetto e in sua memoria sottoscrivono per l'Unità.

Genova, 23 novembre 1986

Nell'undicesimo anniversario della scomparsa del compagno

**VINCENZO DE STEFANO**  
la moglie lo ricorda con dolore e grande affetto e in sua memoria sottoscrive 30 mila lire per l'Unità.

Genova, 23 novembre 1986

Il quinto anniversario della scomparsa del compagno

**FABRIZIO INVERNIZZI**  
la moglie e i figli lo ricordano con dolore e immutato affetto e in sua memoria sottoscrivono per l'Unità.

Genova, 23 novembre 1986

La federazione del Pci di Venezia e i compagni delle sezioni di Marghera e Barche partecipano al dolore della famiglia Saccoman per l'immaturo e tragica scomparsa del figlio

**LUCA SACCOMAN**

Venezia, 23 novembre 1986