### Statali

na, quasi a far da pendant con le notizie che arrivavano da palazzo Vidoni, si sono trovate ad un punto morto anche le trattative dei metalmeccanici e dei braccianti. Fiom, Fim, Uilm (i tre sindacati che una volta formavano la Flm) dicono che la loro vertenza «è entrata in crisie. Non si riesce ad andare avanti sulla riduzione d'orario. Ancora più difficile la situazione per i braccianti: davanti a tanti «no» degli imprenditori i sindacati sono stati costretti a

\*rompere\* il negoziato. Non si sa quando le parti torneranno ad incontrarsi. Lo stesso vuoto di prospettiva c'è anche nel pubblico impiego. Lo ha ammesso lo stesso Gaspari, quando ieri, uscendo dal Consiglio dei ministri, ha spiegato che «il governo non ha i mezzi finanziari per rispondere alle richieste sindacalı. Perciò non so se e quando riprenderemo le trattative. E dire che, invece, fino a qualche giorno fa la situazione sembrava rosea. Ad alimentare l'ottimismo c'erano stati gli incontri anon ufficiali. che i segretari di Cgil, Cisl, Uil avevano avuto con Goria, De Michelis e Amato e c'erano soprattutto le riunioni sin sede tecnica. Si tratta di incontri ai quali partecipano rappresentanti del governo e del sindacato dove si calcolano i costi di un contratto. In quella sede il governo era sembrato in linea di massima accettare l'impostazione della piattaforma rivendicativa del sindacato unitario. Piu avanti di tutti si era nella vertenza degli statali. Cgil, Cisl, Uil in tutto chiedono 130mila lire di aumento lordo mensile, una richiesta decisamente «moderata» tenendo conto che la categoria non ha contrattazione integrativa e tenendo soprattuto conto che il contratto degli statali - come tutti quelli dei dipendenti pubblici — è scaduto dal 30 giugno dell'85 e che da allora le «bustepaga» non hanno avuto alcun ritocco. Invece giovedì notte, il governo ha mandato a dire per bocca di Gaspari che al massimo è disposto a concedere aumenti di cinquantamila lire mensili. E tra tre anni Insomma c'è spazio per trattare. È saltata la trattativa per gli statali, il che vuol dire che sono saltate anche tutte le altre trat-

tative che dagli statali aspettavano un «segnale positivo»: così uovo in alto mare anche per i parastatali, per i lavoratori della scuola, della sanità, degli enti locali. Salta per un puro calcolo ragionieristico — il negoziato non soltan-to sulla parte salariale, ma anche su tutti gli altri punti solle-vati dai sindacati. •Abbiamo presentato piattaforme — spie-ga Antonio Lettieri, segretario nazionale della Cgil che ha se-guito la trattativa — che introducono elementi di grande noducono elementi di grande novità, direi "rivoluzionari" nel
corpo sclerotizzato delle pubbliche amministrazioni. Abbiamo pensato di introdurre flessibilità degli orari, dei turni, abbiamo pensato ad una riorganizzazione del lavoro in funzione di una nuova qualità dei servizi, che interessa soprattutto
ai cittadini. Ancora abbiamo ai cittadini. Ancora abbiamo ai cittadini. Ancora abbiamo pensato, per quel che riguarda i dipendenti, ad una vera e propria riforma della busta-paga. Dopo una discussione, anche aspra dentro il sindacato, abbiamo deciso di ridimensionare gli scatti di anzianità, per liberare così risorse da destinare alla valorizzazione della professionalità. Per farla breve: si tratta di piattaforme che qualtratta di piattaforme che qualsiasi azienda privata che si ri-spetti avrebbe apprezzato. Il governo, invece, no. E ha la-sciato perdere l'occasione di cambiare il modo di lavorare negli uffici per qualche espic-ciolo risparmiato. Lettieri fa qualche calcolo: «I detentori di Bot e Cct incasseranno a titolo di interessi nell'87 oltre sessanta mila miliardi che equivalgodito nazionale di un anno. Il rinnovo dei contratti di oltre tre milioni di lavoratori dotre milioni di lavoratori do-vrebbe invece costare meno di 3mila miliardi, ovvero meno dello 0,5% del reddito naziona-le. Questa è irresponsabilità. Lo stesso aggettivo «irre-sponsabilità» è risuonata sem-pre ieri in un'altra vertenza,

quella dei metalmeccanici Co-s'è successo? Che la trattativa — risponde Sergio Garavini, segretario Fiom — è entrata in crisi, anche se non si è voluta un'interruzione. Il punto dello scontro è l'orario». In due paro-le accade questo: ieri la Feder-meccanica — lo ha spiegato be-ne in una conferenza stampa il leader dell'associazione im-prenditoriale, Felice Mortillaro — facendo «marcia indietro» sulle precedenti «aperture» ha riproposto la sua vecchia tesi secondo la quale un eventuale riduzione d'orario dovrebbe essere accompagnata da una cre-scita, pressoche illimitata, della possibilità delle aziende di ri-correre allo straordinario. Straordinario, ovviamente, non contrattato con il sindacato. Fiom, Fim, Uil hanno sem-

pre tenuto a mente che in alcu-ne fabbriche c'è l'esigenza di un uso più «elastico» della forza lavoro. E allora avevano proposto che in determinati periodi di tempo il lavoratore potesse superare l'orario contrattuale, salvo poi recuperarlo con al-trettanti riposi compensativi. La Federmeccanica ha detto La Federmeccanica ha detto 
no. a tutto questo, pretendendo un aumento degli straordinari: punto e basta. Insomma, spiega ancora Garavini, sull'orario si avrebbe una situazione per cui quello che si dà con una mano, la riduzione d'orario, viene ripresa dall'altra, aumento degli straordinari. È ora che accadrà? Mortillaro alla conferenza stampa di ieri ha detto che la «trattativa è in una fase che la «trattativa è in una fase di acuta difficoltà», ma che lui non dispera. Si vedrà nel nuovo incontro di martedi.

Situazione enerae anche nella vertenza dei braccianti: qui addirittura, le associazioni imprenditoriali sono arrivate a proporre la riduzione dei salari, oltre a tanti altri rifiuti sulla siduzione di cranto prima di stanno privile. riduzione d'orario, sulla con-trattazione articolata e così via.

E tutto ciò ha portato ovvia-mente alla rottura del negoziato. Anche in questo caso il sinin mano: il 19 dicembre ci sarà lo sciopero generale di tutti i lavoratori agricoli.

Stefano Bocconetti

#### Sospeso sciopero autotrasportatori

ROMA — Non ci sarà più il blocco degli autotrasporti a cominciare da lunedì preannunciato dalle organizzazioni di categoria per protestare contro il decreto bis sulle supermulte e su tutta la vertenza economica. Questo risultato è stato raggiunto dopo una trattativa-fiume durata tre giorni tra il ministero dei Trasporti Signorile e le organizzazioni degli autotrasportatori. Il governo si è impegnato a favorire l'inclusione nel decreto delle modifiche già previste dalle commissioni della Camera. Sulle questioni economiche sono stati ottenuti una serie di decreti ministeriali sulle tariffe, sull'accesso alla professione e sul blocco delle autorizzazioni all'autotrasporto per conto terzi per tutto l'87.

Il Pci ha dichiarato il responsabile della commissione Trasporti Libertini - valuta positivamente l'accordo raggiunto e opererà perché si traduca nei necessari atti legislativi e amministrativi in vista di una complessiva riorganizzazione e riforma del trasporto merci

## Bancari

la Silcea-Cisal che, contestualmente, hanno annunciato scioperi •molto duri•, fino a Natale, capaci di bloccare il pagamento di stipendi e tredicesime. Ecco la differenza. Anche se nella grande confusione in atto nei servizi pubblici, dalla sanità ai trasporti, le diverse sensibilità e le specifiche responsabilità dei disagi si confondono sempre più. În effetti, è difficile distinguere e c'è da dire pure che certi atteggiamenti di alcuni settori confederali non aiutano granché a fare chiarezza. E il caso, ad esempio, dello sciopero proclamato dalla Cisl e dalla Uil degli autoferrotranvieri (quindi, con la dissociazione della Cgil) dall'inizio del turno alle ore 9 del 16 dicembre. Non è certo in discussione la legittimità dello sciopero, tanto più che l'agitazione era già stata proclamata per il 27 novembre e poi sospesa in attesa di un confronto poi mancato con il ministro del Lavoro, Gianni De Michelis In discussione, semmai, è l'opportunità politica di uno sciopero che comunque offre agli autonomi il pretesto per agitazioni selvagge e corporati-

Gli autoferrotranvieri Cisl e Uil, infatti, chiedono la salva-guardia dell'autonomia del fondo di previdenza della categoria che ha chiuso l'ultimo bilancio (quello dell'85) con un attivo di 56 miliardi. Subito è arrivata la strumentalizzazione della Cisal (l'organizzazione autonoma che «copre» i vari sindacatini dei servizi pubblici): ogni categoria deve difendere il proprio fondo, e magarı prenderselo se non ce l'ha, a qualsiasi costo. Non a caso la Fisafs-Cisal ha messo la previdenza in testa al «proclama» di sciopero dalle 21 di sabato alle 21 di domenica nelle ferrovie.

Pretesti e strumentalizzazio-

ni, appunto. Eppure debbono far riflettere la Cisl e la Uil (so-

prattutto quando, come fa

Benvenuto, si sostiene la trasformazione in legge dell'auto-regolamentazione del diritto di sciopero contro gli «abusi» degli autonomi) sull'esigenza — po-sta da tempo dalla Cgil — di un azione coerente per l'intero comparto, tale da tutelare i diritti acquisiti ma all'interno delle linee di fondo della riforma della previdenza che l'intero sindacato confederale persegue. Anche il rigore politico è un modo corretto per aiutare a distinguere uno sciopero giusto da un'agitazione pretestuosa che una norma coercitiva forse può ridimensionare ma difficilmente riuscira a impedire. Tanto più, oggi, di fronte a un opinione pubblica sconcertata dall'ondata di scioperi in atto nei trasporti. Ieri è cominciato e continuera oggi lo sciopero degli autonomi della Federmar sulle navi traghetto della società Tirrenia. La quale ha denunciato la violazione del codice di autoregolamentazione, mentre il prefetto di Genova ha fatto ricorso alla precettazione. Il tutto per una trattativa inte-grativa aziendale. C'è, quindi, da chiedere: l'agitazione è pro-porzionata tanto alla posta in gioco quanto alla gravosità dei danni che così si arrecano agli utenti? Ed è un interrogativo che mette in campo anche l'esi-genza di nuove e corrette relazioni sociali.

E invece proprio questo salto di qualità — su cui insiste An-tonio Pizzinato — rischia di es-sere pregiudicato nei servizi proprio dall'atteggiamento del-la controparte che ha anche responsabilità più generali, qual è il governo. Basti guardare a e it governo. Dasti guardate a cosa sta succedendo nella sani-tà. Si ricordano gli strali del mi-nistro Carlo Donat Cattin con-tro i medici di famiglia quando hanno deciso di far pagare le visite? Ebbene, lo stesso ministro ha avanzato nuove offerte al sindacato autonomo di questa categoria che saranno valu-tate domani assieme alla possi-bilità di interrompere lo scio-pero. Quali offerte? Essenzialmente un aumento del 65%. E in un'altra trattativa, con il sindacato «unico» (il Sumai) dei medici specialisti ambulatoriasto per i medici a tempo pieno». Insomma, si stanno privile-giando — denuncia la Cgil — «i

medici a tempo definito che, | crescente numero di missili ofassommando redditi di lavoro sia dipendente che convenzionato, usufruirebbero degli aumenti da una parte e dall'al-

Non sembra che se ne renda

cati autonomi che hanno scioperato anche leri e proclamato altre agitazioni (lunedi e martedì dei veterinari pubblici, mercoledi e giovedi degli ospe-dalieri) che — accusa il Tribunale dei diritti dei malati — «si ritorcono contro chi soffre. Forse cominciano a rendersene conto i medici più penalizzati da questo dualismo di comportamenti dato che cominciano a scarseggiare le adesioni alle agitazioni degli autonomi. Un panorama comunque deterio-rato, tanto da indurre il presi-dente degli Ordini dei medici, Parodi, a convocare un vertice per oggi. Dalla salvaguardia dei diritti dei cittadini discen-derà — ha detto Parodi — la peculiarità della presenza del medico professionista. Finora — e sono proprio i cittadini a provarlo sulla propria pelle questa prova e mancata. Ma, come si dice, non è mai troppo tardi, se questa è l'effettiva vo-

Pasquale Cascella

#### **Un atto**

accertato che in Unione Sovietica sono in corso attività di ricerca e sviluppo di sistemi antimissilistici difensivi non molto diverse da quelle che gli Stati Uniti hanno deciso di condurre, ma anche perché non si può escludere che da una attività di ricerca sui sistemi di difesa possa emergere in futuro una migliore prospettiva di equilibrio nella si-

Vi sono infatti esperti i quali ritengono che, di fronte al \ affrettate e piuttosto unilate-

fensivi e alla crescente accuratezza dei loro sistemi di guida, l'equilibrio basato sulla contrapposizione di sistemi puramente offensivi, tenda a divenire instabile. In queste condizioni lo sviluppo di sistemi di difesa tali da garantire l'inattaccabilità non dell'intero territorio, bensì dei missili che po-

conto il cartello degli 11 sindatrebbero essere utilizzati in risposta ad un eventuale -primo colpo- dell'avversario, potrebbe consentire un equilibrio più stabile, pur se egualmente basato sulla capacità mutua di distruzione. È difficile valutare a priori la validità di questa ipotesi in se molto diversa da quella ori-

ginariamente espressa dal Presidente degli Stati Uniti nel discorso del marzo 1983 in cui per la prima volta veniva prospettata l'ipotesi della difesa strategica. Ma questo può condurre a considerare in modo meno negativo le attività di ricerca che siano condotte entro i confini del trattato Abm. La questione delle armi convenzionali è più delicata. Il documento del Pci, dopo aver af-

fermato che «l'obiettivo non

può essere quello della ricerca ossessiva della perfetta parità numerica tra le due alleanze» conclude che va «respinta ogni tendenza a perseguire piani di potenziamento delle capacità convenzionali della Nato. Poiché risulta invece l'esistenza di uno squilibrio molto forte sul terreno delle armi convenzionate fra il Patto di Varsavia e la Nato, l'opzione zero, magari accompagnata dalla eliminazione del missili a corto raggio, aprirebbe un problema sul terreno convenzionale che non potrebbe essere trascurato nell'ambito di una visione della sicurezza dell'Europa occidentale basato, come è detto nella prima parte del docu-mento, sull'equilibrio delle for-

Infine appaiono piuttosto

rali le affermazioni contenute nell'ultima parte del documento circa la situazione dell'area mediterranea. Sembra quasi infatti che l'aumento della tensione e i fenomeni di terrorismo nel bacino del Mediterraneo siano da far risalire a responsabilità specifiche degli Stati Uniti. In conclusione, il documen-

to appare politicamente rile-vante per il modo nel quale in esso il Pci affronta la questione della sicurezza globale e dell'Europa e la partecipazio-ne dell'Italia alla Nato. Meno convincente, e tale da richiedere una ulteriore discussione e un approfondimento delle questioni, è la parte specifica che contorna l'affermazione fondamentale di cui si è detto. Ma va detto altresì che è positivo che il partito comunista abbia voluto esporre in maniera sistematica le proprie posi-zioni sul conplesso delle grandi questioni della politica estera, della pace e della sicurezza.

Giorgio La Malfa

# Viezzoli

accertamenti e non ho trovato elementi che ostino alla nomina di Viezzoli. Gli 800 milioni di sconto sono frutto di una trattativa avvenuta non solo con l'Ansaldo, che fornisce il 40', delle opere, ma anche con le altre imprese. E poi, bisogna tenere conto che accanto alle due di Trino sono previste altre 4 unità: in questo modo si realizzano delle economie di scala. Sullo stesso tono anche gli altri ministri. De Vito per tutti: •Le cose di Donat Cattin sono sempre personalis.

Personali quanto? Inutile cercare risposta nell'ufficialità di palazzo Chigi. Bisogna tor-nare indietro al vecchio consiglio di amministrazione e con-

frontarlo col nuovo. Tra i tanti nomi cancellati (le conferme sono solo due) si scopre che è sparito quello di Lizzeri, fidatissimo del ministro che adesso non ha più nessuno ai vertici di un ente chiave come l'Enel. Ma ci sarebbe dell'altro. La Finmeccanica di Viezzoli guida la cordata pubblica alla conquista della Franco Tosi, caposaldo strategico per il dominio della elettromeccanica italiana. Dall'altra parte, ci stanno i privati capitanati dagli svizzeri della Brown Boveri. E Lizzeri non aveva negato un certo favore ai loro disegni. Insomma, non solo nomi, ma anche interessi e strategie economiche dietro la sfu-

riata di Donat Cattin.

Ma questo Viezzoli, cavalie-

re del lavoro nativo di Genova, è proprio uno stinco di santo o è quel disonesto incompetente che lo dipinge Donat Cattin? In molti gli riconoscono capacità manageriali; non sono mancate insinuazioni ma accuse o denunce specifiche non ce ne sono mai state. Uomo di stretta osservanza democristiana, ha percorso tutta la sua carriera all'ombra dell'impresa pubbli-ca, sin da quando, nel lontano 1950, entrò venticinquenne nella società di navigazione Italia, gruppo Iri-Finmare. Nel 1956 passa direttamente all'Iri dove diviene uno dei massimi dirigenti dell'era Petrilli. Non si contano i consigli di amministrazione e le poltrone ricoperte, ma lo scossone avvenuto col cambio della guardia del 1976 lo vede passare in Finmeccanica come presidente e amministratore delegato. Da tempo puntava sull'Enel e non lo nascondeva. Tenuto a lungo in bagnomaria, adesso è finalmente arrivato a realizzare il

non si aspettava. Con Viezzoli nel consiglio di ammir.istrazione energetico sono entrati anche Alessandro Ortis (vicepresidente), Valerio Bittetto, Umberto Dragone, Pierfranco Fa-

suo progetto. Ma con una maz-

zolata in testa che certamente

letti, Umberto La Rocca, Piero Maria Pellò, Giuseppe Spena Giovan Battista Zorzoli. Una curiosità. I due «candidati» di area democristiana, La Rocca e Spena, sono rispettivamente un ex ambasciatore e un ex direttore delle poste. Il Consiglio dei ministri ha anche nominato Domenico Maione presidente dell'azienda di assistenza al volo per il traffico aereo civile. Il governo non si è invece occupato di «tassa sulla salute». «Io sono raffreddato», ha detto uscendo da palazzo Chigi un Visentini insolitamente avvolto da una sciarpa rosso sgargiante. •Tutta panna montata dai giornali•, ha aggiunto face-to De Michelis. Intanto, l'Inps ha tenuto a precisare che la tassa sulla salute bisogna pagarla

comunque entro il 20 dicembre. Gildo Campesato

# Genova

ridicolo soffermarsi solo su un segmento del discorso — la banchina del porto — ri-schiando di perdere di vista tutto il resto. C'è chi fa i conti pensando di avere già ammazzato l'orso. Voglio dire che è inutile ipotizzare marce di containers se poi questi "containers" per esempio non potranno uscire o entrare da una città intasata, vincolata».

È il parere di, come dire, un esperto. La disputa appare dunque poco comprensibile. Ma come è nata? È Graziano Mazzarello, segretario della fere — a proposito di chi sta tra i rinnovatori e di chi sta tra i conservatori — una conferenza voluta dal Pci a Genova (c'erano anche Prodi, De Michelis) nel 1983. Uscì da quella confe renza, sostiene, la proposta di riorganizzare il porto con le So-cietà miste, con forme imprenditoriali per la Compagnia. So-no trascorsi tre anni di grande

collaborazione. Lo grida, quasi, alla conferenza stampa con i sindacati, il console Paride Batini, rievocando le sofferte assemblee con i portuali, la produttività aumentata del 39%, i tanti sacrifici. Avranno anche alle spalle la storia lunga di una corporazione protetta (ma come possiamo dirlo noi, caro Bocca, iscritti al supremo Ordine dei giornalisti?), ma ci hanno dato dentro in questi anni. «Noi abbiamo contribuito a costruire l'immagine del grande manager D'Alessandro e siamo stati felici di farlo». Una specie di matrimonio dunque tra portuali e imprenditore, senza nemmeno un conflitto, senza un'ora di sciopero. Ed ora? Ora tutto rischia di andare in malo-

Perché? Perché la Compagnia dei portuali rimane attac-cata ad assurdi antistorici privilegi? Le cose non stanno pro prio così, tanto è vero che D'Alessandro mi dice di due ipotesi •tecniche• a confronto. È lui di-fende la sua. È basata — mi spiega - sulla formazione di una «Società containers». Con la Compagnia estromessa? No. Ha il 25% delle azioni, la metà degli uomini nella gestione, due membri del consiglio di amministrazione, alcuni nei punti chiave come la «direzione ope-

rativa», «Abbiamo discusso die ci mesi — dice ancora D'Alessandro —, ci siamo detti tutto quello che dovevamo dirci, stu-diato insieme come far funzionare il porto. Loro pensano di poter staccare e affidare alla Compagnia tutta la programmazione operativa, cioè la parte che rappresenta il novanta per cento dei costi. Sarebbe l'appalto di un servizio. Non si possono però dividere i costi dai ricavi•. La replica del console Paride

Batini e degli altri è immediata. «La nostra proposta permette una riduzione delle tariffe di 30.000 lire a containers. Auta la competitività. Ma D'Alessandro — osserviamo dice che lui non avrebbe margini per una trattativa, poniamo

In omaggio

il caso a Los Angeles, senza ampi margini di manovra sulle tariffe. Anche qui risposta lapidaria: Lui sa che nel nos tro progetto se aumentano i con-

tainers, calano le tariffe». E allora? -Avrebbero il monopolio della forza lavoro, non ci sarebbe concorrenza-, dice ancora D'Alessandro. E forse è vero: non ci sarebbero tante società private che affittano per qualche ora gruppi di portuali come avviene altrove a me' di «fronte del porto». Ma avrebbe il vantaggio di una pace sociale assicurata.

L'accordo è possibile. Chi soffia sul fuoco qui è la Dc. So-no quei presidenti degli indu-striali di Genova, Torino, Milano che ieri hanno diffuso un documento per difendere la «unitarietà di gestione • e la «logica di mercato». Ma nessuno qui è contro il \*mercato\*. Meno che meno quelli della Compagnia. Il problema è vedere se aiuta di più il \*mercato\*, la loro propo-

sta o l'altra. Ritorno al porto, con il mio «sultano» Gambarini. «Vedi --mi dice - io non voglio difendere certe cose del passato Ma ora ci abbiamo dato dentro. Nessuno può imporre certi rit-mi di lavoro. Sono 10 che mi stabilisco i tempi. Attenti se ci trasformano in tanti statali, la produttività cade a zero Evero: i portuali sono diversi anche dagli altri operai. Questa non è una fabbrica. Qui spesso si lavora a cielo aperto, anche quando piove per guadagnare **di più, in bilico lassù** su quelle quattro pile di containers Non puoi imporre». È vero, il porto non è la Fiat, non ci sono le catene di montaggio, la storia e la **cultura sono diverse. C'**è più bisogno di consenso, di collaborazione. Perché non tornare a discuterne?

Intanto oggi i comunisti manifestano di nuovo per lo sviluppo del porto. L'appuntamnto è alle 10 al cinema Palazzo. Parleranno Lucio Libertini e Graziano Mazzarello.

Bruno Ugolini

# CONDIDE Prégiate.

Domenica 14 dicembre APERT

il nuovissimo calendario conbipel TREZZANO s/n (MI) MILANO - COLOGNO MONZESE mattino dalle 9 alle 12,30 - pomeriggio dalle 15 alle 19,30 TREZZANO s/n ampio parcheggio gratuito



Solo Conbipel produce e vende:

**VISONI** da L. 3.950.000 Demi Buff

lavorazione a trasporto **VOLPI** 

da L. 1.950.000 Groenlandia a pelle intera **PERSIANI** 

da L. 1.400.000 Marmotte - Castori Nutrie - Mourmanski Opossum - Linci Petit Griss ...

SHEARLING da L. 690.000 Centinaia di modelli uomo e donna: classici - eleganti



A Trezzano sul Naviglio la più grande pellicceria d'Italia 4 piani di esposizione e vendita di capi in pelle e pellicce.

sportivi e giovani

La realtà di un made in Italy molto speciale, anche nel prezzo. COCCONATO D'ASTI-SEDE DI PRODUZIONE E VENDITA Aperto tutti i giorni compreso la domenica e i festivi Str. Bauchieri, 1 Tel. (0141) 485.656

15 PUNTI VENDITA IN ITALIA:

• LOMBARDIA: Milano: Trezzano S. Naviglio. (Nuova Sede) tel (02) 445 93 75 (Tang Ovest uscita Lorenteggio Vig )

Milano: Cologno Monzese tc1 (02) 25 38 860 (Tang Est uscita Cologno) Milano Duomo: Via Torino, 51 tel (02) 869 32 20

Milano Centro: C so Buenos Aires, 64 tel. (02) 20 46 854 Varese: Via Casula. 21 - Largo Comolli

Bergamo Curno: Via Bergamo. 23 tel (035) 613 557 • PIEMONTE E VALLE D' AOSTA:

Torino: Corso Bramante, 27/29 - tcl. (011) 596 256

tel (011) 548 386 Venaria: Ple Città Mercato tel (011) 214.140 Alessandria: Piazza Garıbaldı. 11 tel (0131) 445 922 Biella: Tangenziale - tel (015) 27,158 Cunco: Via Roma. 31 tcl. (0171) 67.484

Torino: Via Amendola, 4

Aosta: Quart. Centro Commerciale Amerique - tel. (0165) 765.103 VENETO - EMILIA ROMAGNA: S. M. Maddalena: A 1000 mt. uscita casello autostr. di Occhiobello (RO) Autostrada Bologna/Padova tel. (0425) 757.770, Aperto anche la domenica.