

Porto di Genova Dalla Cgil un nuovo segnale distensivo

Dissenso del sindacato con i «portuali di base» Domani la trattativa col presidente del Consorzio La linea D'Alessandro perde seguito nella città

Domani riprendono a Genova le trattative tra il sindacato e il presidente del Consorzio autonomo del porto Roberto D'Alessandro sui problemi che riguardano gli organici e l'organizzazione del lavoro nello scalo ligure. Ieri le segreterie nazionali della Cgil e della Filt (Federazione trasporti aderente alla Cgil) hanno replicato, esprimendo un convinto dissenso alle critiche rivolte al sindacato dai documenti approvati nei giorni scorsi dai «portuali di base» genovesi Cgil e Filt. Inoltre, «indimenticando» l'intesa con Cisl e Uil, per la rapida ap-



Contro le Compagnie una campagna infondata

di LUCIO LIBERTINI

Attorno alla vicenda del porto di Genova — ma più in generale intorno alla complessiva questione delle gestioni portuali — si sviluppa da giorni una martellante campagna di propaganda che ha nel mirino le compagnie dei lavoratori portuali. L'idea che si vuole accreditare è che lo sviluppo del porto di Genova, e della economia marittima, è bloccato dalla presenza di corporazioni di stampo medievale, che difendono vecchi privilegi incompatibili con i livelli di produttività e di competitività necessari. Questa posizione è stata espressa con incredibile rozzezza anche dal presidente della Confindustria, Lucchini, nella Conferenza nazionale dei trasporti anche se, prontamente rintuzata, questo attacco è rimasto isolato in quel dibattito.

Ora, è bene cominciare a dire con nettezza che le cose non stanno affatto così e che anzi, il quadro reale è l'opposto di quello che si tenta di dipingere. Veniamo, perciò, ai fatti. In primo luogo il conflitto si è aperto a Genova, in seno alla società della quale fanno parte il Consorzio e la Compagnia, perché quest'ultima, ritenendo sbagliato un progetto di D'Alessandro, ha avanzato una controproposta che riduce di 30.000 lire la tariffa per ogni container. Sono i lavoratori portuali, in questo caso, che difendono le ragioni della economicità della gestione. E D'Alessandro non ha contestato il merito della proposta, ma il diritto della compagnia di avanzare proposte, ha posto dunque una questione non economica, ma di potere.

Tutto ciò nasce dal fatto che le compagnie portuali, che in effetti sino a qualche anno fa erano prigioniere di vecchi meccanismi antieconomici, stanno realizzando un proprio profondo rinnovamento, in direzione di un modello di compagnia-impresa, che si fa carico fino in fondo della competitività dei sistemi portuali nel mercato internazionale. Livorno è da tempo all'avanguardia in tal senso e perfino Giorgio Bocca, arrivato in Toscana per spargere veleno sui portuali ha dovuto scrivere su Repubblica un articolo denso di riconoscimenti e di apprezzamenti. Ma anche a Genova, grazie all'impegno forte dei comunisti, questo impegno, andato avanti e ha fatto delle Compagnie un soggetto economico positivo.

Se si va a vedere la realtà dei fatti, le compagnie sono sotto tiro, oggi, non per i limiti e i difetti gravi che avevano, ma perché si sono rinnovate, e perché la loro capacità imprenditoriale disturba chi vorrebbe ora liquidare ogni forma di potere dei lavoratori nei porti. Ma, più in generale, solo chi non sa davvero nulla dell'economia marittima, può immaginare che la sua crisi e l'emarginazione grave dell'Italia dai traffici mondiali si debba ai lavoratori portuali. L'economia marittima è un sistema di flussi che vanno dall'origine alla destinazione delle merci e la competitività di questo sistema si misura nell'intero arco del ciclo, dalla flotta alle strutture e alle gestioni portuali, dai record ferroviari e viari ai grandi collegamenti, alle procedure, alla politica commerciale dello Stato, ai cantieri. Come sanno tutti coloro che si occupano di tali questioni l'economia marittima italiana, per l'incapacità dei governi e per la condotta ottusa di gruppi privati, è un vero disastro di tutti questi punti di vista, e i suoi tempi, i suoi tempi, la sua affidabilità globale sono al di fuori della competitività internazionale.

Si tratta di cambiare radicalmente strada, come da anni sosteniamo. E, recentemente, qualcosa si è mosso. Sono stati strappati finalmente finanziamenti, seppure parziali, per i porti che contano, si comincia a rinnovare la Flammare, si sono rinnovate le compagnie portuali, le ferrovie, il supporto indispensabile, hanno avanzato progetti interessanti. La questione è dunque di sapere se si vuole andare avanti, con passo accerato, sulla via della ripresa, o se questo sforzo deve essere interrotto perché gruppi di potere vogliono trasformare i porti nel teatro di uno scontro con i lavoratori, di una rivincita, del tentativo di mettere non solo le compagnie ma tutti i lavoratori con le spalle al muro. I comunisti ritengono questa prospettiva sciagurata. Essa respingerebbe il porto di Genova, vitale per l'economia italiana, indietro verso la crisi più nera e danneggerebbe tutto il sistema marittimo. La via giusta è quella della intesa, della collaborazione per una rinascita di tutto quel sistema. E all'interno dei porti, la soluzione migliore è quella di una intesa, di un lavoro comune tra i lavoratori portuali con le loro organizzazioni, un organo di programmazione snello e finalmente sburocratizzato e quei privati che intendono investire e recuperare un'attività, non condurre crociate ideologiche e politiche. E sarà bene che ciascuno mediti bene le sue decisioni, per evitare di pregiudicare il futuro.



Statali ad un passo dall'intesa

C'è ancora un ostacolo Ai sindacati non piace il blocco di 37 miliardi

Sono quelli del «fondo» per la produttività che Gaspari vorrebbe condizionare a meccanismi burocratici, fermandoli nelle casse dello Stato

ROMA — Un po' d'acqua fredda sugli entusiasmi dell'altro giorno alla vigilia della Belina, la lunga trattativa per il contratto degli statali s'era conclusa con la dichiarazione allusiva del ministro Gaspari: «È ormai questione di ore, firmeremo mercoledì» (cioè oggi, ndr.). Ma non è tutto così semplice come sostiene il ministro.

Da qui alla chiusura del contratto, c'è ancora uno «scoglio», grosso l'uso dei 37 miliardi (solo per quest'anno) del fondo per la «produttività». Se ne è discusso ieri, nonostante il giorno festivo, in un incontro tra Cgil, Cisl, Uil nella sede sindacale di corso Trieste. Dalla riunione è venuto, innanzitutto, un netto rifiuto alla proposta avanzata da Gaspari. In parole il ministro ha detto che quei trentasette miliardi (o zero e ottanta per cento del monte-salari) prima di essere spesi per incentivare la produttività e l'efficienza degli uffici pubblici, devono passare un tortuoso percorso burocratico che rischia di comprometterne l'efficacia. Secondo Gaspari ogni amministrazione dovrebbe elaborare di fronte alle tentazioni «estremistiche» emergenti in porto.

Ma ieri il segretario della federazione genovese Mazzeoli, in una lettera pubblicata dal «Secolo XIX», non ha dovuto faticare molto per prendere le distanze dai toni più esasperati dell'ormai famoso documento portuale, riproponendo però tutta la serie di soluzioni e delle questioni sul tappeto.

Si tratta di questioni di merito e di metodo, decisive per il futuro di Genova (e della portualità nazionale). Riguardano per esempio la quantità di organici prevista (D'Alessandro ha proposto ben 700 esodi in più, con un conteggio unilaterale delle giornate di lavoro secondo un'interpretazione della causa di forti polemiche con il sindacato nei mesi scorsi), gli spazi di proposta e di autogestione che rimangono effettivamente alla Compagnia nella società per i container (di cui è azionista diretta, un metodo nelle relazioni industriali basato più sulla concretezza del dialogo che sulla facilità dell'immagine).

Lo stesso deprecato «linguaggio classista» utilizzato nel documento dei «portuali di base» può darsi essere scelto come una reazione, se pur non condivisibile, dell'opposto estremismo praticato dal presidente del Cap. In un'occasione il ministro della Marina mercantile i senatori comunisti Bisso e Urbani hanno denunciato che alcune «ritoriche» del Cap contro la Compagnia (sospensione dell'utilizzo dei tecnici in mobilità per coprire carenze di organico e conseguente mancato avviamento al lavoro delle squadre) hanno determinato il dirottamento di 44 navi dal porto genovese, con una perdita di traffico pari a oltre 10 mila container e un mancato fatturato di 3 miliardi e 200 milioni.

Questo nuovo «stile» del presidente del Cap condiziona a preoccupare persino gli ambienti imprenditoriali della città. Ne sono un sintomo gli incontri con la Compagnia sollecitati in questi giorni dalla Camera di commercio agli operatori economici in fondo interessano più gli affari che le dispute ideologiche, e le proposte molto concrete dei dirigenti portuali possono finire per trovare orecchie più attente proprio in questi ambienti.

Un altro sintomo della diffidenza che va ispirando la linea D'Alessandro sono le dimissioni annunciate l'altro ieri dal rappresentante del Cap del ministero del Bilancio, l'ex sindaco democristiano della città Giancarlo Piombino. Piombino ha detto che l'obiettivo di un bilancio '87 del Consorzio del porto in pareggio è ormai irrealistico. Qualcuno ha letto in questa dichiarazione un segnale molto netto nei confronti dei portuali. Può darsi Ma chi conosce Piombino sa che da tempo l'esponente di mai sopporta una linea che giudica più basata sull'immagine che sulla rigorosa corrispondenza della contabilità alla sostanza economica e strutturale dello scalo.

tento l'ok, il progetto sarebbe spedito al ministero del Tesoro e solo dopo il placet di Gorla, o chi per lui, potrebbe diventare operativo. E solo allora i soldi potrebbero essere stanziati. Con il rischio, insomma, che almeno per questo '87, quei 37 miliardi restino nelle casse dello Stato (ma forse è proprio questo che vuole il governo).

L'incontro di ieri alla Cgil, è servito per mettere a punto la posizione unitaria del sindacato. Primo l'idea del ministro Gaspari va accantonata subito. Secondo i soldi devono essere spesi immediatamente, a cominciare dal gennaio dell'87. Terzo i progetti per far crescere la produttività nella macchina pubblica non devono essere strozzati in quell'assurdo meccanismo burocratico, ma semmai si può prevedere un meccanismo di controllo a «consuntivo» dell'anno.

In più al sindacato non piace proprio la «filosofia» che sembra sottendere alle posizioni di Gaspari quella che vuole un governo onnipotente, «centralizzatore», che, in altre parole, mortifica e rende inutile la contrattazione decentrata, ufficio per ufficio, provincia per provincia.

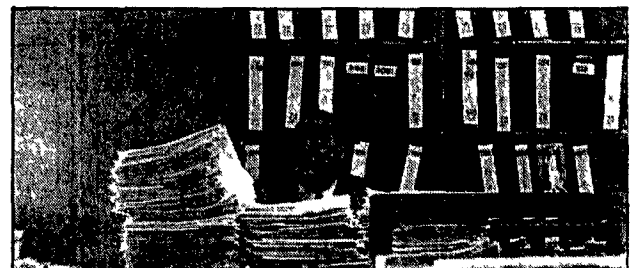
In quest'intesa che fissa alcune norme valide per tutto il settore pubblico, una sorta di «contratto-quadro» che poi si articola in otto

Assicuratori Oggi via a Milano alle trattative

MILANO — Un'altra categoria entra a far parte di questa «stagione contrattuale». Cominciano oggi a Milano, infatti, le trattative per il rinnovo del contratto dei dipendenti delle compagnie di assicurazione.

Tanti i temi sollevati con la piattaforma elaborata da Cgil, Cisl, Uil che vanno dal riconoscimento della professionalità ad un nuovo sistema di relazioni Industriali.

Tra gli argomenti che accompagnano questa trattativa c'è anche la denuncia, avanzata dal sindacato secondo la quale nel settore delle assicurazioni si assisterebbe ad una particolare stasi dei livelli di occupazione. Una stasi che sarebbe il preludio ad un ridimensionamento. E il tutto avviene mentre le compagnie presentano bilanci favolosi: sono quasi venti i miliardi raccolti (e le cifre si riferiscono a due anni fa) con un incremento (nel ramo-vita) del 35%. L'ultimo esempio è venuto ieri: la Card Assicurazioni (che è solo la 30ª compagnia italiana) ha chiuso il bilancio con un miliardo e mezzo di utile.



muovere «Si — spiega Antonio Letteri della segreteria Cgil, che ha preso parte alle trattative di questi giorni — la posizione del governo di tipo vecchio, tradizionale con tanti blocchi e difficoltà che portano all'inerzia e alla passività un'amministrazione che così com'è non è in grado di cambiarsi».

Dunque, stamane Cgil, Cisl, Uil andranno da Gaspari con questa «gatta ancora da pelare». «È la fine della vertenza — spiega Giancarlo Fontanelli, segretario della Uil — è legata all'accettazione o meno da parte del governo della nostra proposta. In caso di risposta negativa, non mi pare che ci siano le condizioni per chiudere il contratto». «E se ciò non avverrà — aggiunge Pizzinato, segretario generale della Cgil — sarà per esclusiva responsabilità delle resistenze che si annidano nei ministeri e in tutto il governo».

Dipenderà, dunque, da Gaspari l'invito al governo al senso di responsabilità. «Non c'è ragione — spiega D'Antoni, segretario della Cisl — che il governo accetti la proposta sindacale. Semplicemente perché questa non è altro che l'applicazione di quanto già era stato concordato nell'accordo intercompartmentale».

In quest'intesa che fissa alcune norme valide per tutto il settore pubblico, una sorta di «contratto-quadro» che poi si articola in otto

contratti di categoria) fu deciso l'esatto ammontare del «fondo» e fu soprattutto deciso da governo e sindacato il suo utilizzo immediato. A condizione che quei soldi (più o meno undicimila lire a testa per ogni statala) non fossero spesi a «pioggia» ma destinati davvero a riconoscere la capacità e la professionalità in quegli uffici dove fosse aumentata la produttività.

«E al proposito c'è da registrare una significativa presa di posizione dell'Associazione utenti dei servizi che chiede di poter far parte delle commissioni che dovranno verificare l'aumento della produttività (l'obiettivo a cui sono collegati i 37 miliardi) ci sia stato davvero o meno».

Se resta ancora questa «nube» sull'orizzonte degli statali, nuovi problemi sembrano delinearsi per altre categorie. Come è noto la soluzione innovativa data al contratto degli statali per la parte economica (con il superamento degli automatismi dell'anzianità) è stata in parte contestata dalla Cgil. Il sindacato di Benvenuto ha accettato il superamento degli scatti d'anzianità per gli statali, ma sembra intenzionato a «far quadrato» nelle altre vertenze, a cominciare dalla scuola. Un problema in più di cui nessuno sente il bisogno.

Stefano Bocconetti

Un problema

MILANO — Intervenevo nel diario dei contratti dell'Unità qualche tempo fa Mario Sai, parlando di efficienza degli Enti locali, ha richiamato il premio di produttività introdotto dal Comune di Milano con qualche disinvoltura e con molta disattenzione.

Intanto il premio di produttività non è il premio dell'assessore al personale, ma è il frutto di un accordo tra amministrazione e sindacati approvato dal Consiglio con i soli due voti contro di Dp. Nel merito il criterio scelto dal Comune per la deurtazione nel pagamento della produttività discende dal decreto che ha approvato il contratto nazionale, non è quindi un'iniziativa unilaterale. Decreto che non è stato contestato abrogato e modificato dall'accordo intercompartmentale, che Sai ha richiamato.

Circa il metodo di attribuzione Sai non ha valutato con sufficiente pondera-

«Premio rendimento di Milano: ecco come funziona»

tezza l'accordo. Ha contestato l'attenzione sulla scheda finale, e non ne ha analizzato il processo di compilazione. Probabilmente fuorviato dal fatto che il premio va erogato anche per i 195 e 98 mila i dipendenti, il modello di applicazione sarà integrato solo nell'87. Per quell'anno verranno indicati gli obiettivi di miglioramento di settore, collegati al ruolo svolto dal

personale (ad esempio aumento di nuovi servizi, incremento di volumi di attività, miglioramenti di qualità, orari diversificati a vantaggio dell'utenza).

Su tali criteri sarà imposta una scheda di valutazione delle prestazioni di lavoro. In base a un consuntivo di fine anno sui risultati raggiunti il dirigente, di concerto con i collaboratori, valuterà il rendimento il 40% dell'incremento sarà poi legato alla presenza in servizio, il 20% a progetti specifici.

Penso di aver dimostrato che il premio di produttività del Comune di Milano è un serio tentativo per valorizzare, forse per la prima volta nella pubblica amministrazione, il rendimento rispetto alla sua presenza.

GIULIO POLOTTI
assessore al personale
del Comune di Milano

Morese (Fim): «Fiat-Alfa condiziona il contratto»

«La casa torinese ha un peso enorme» - Benvenuto polemico con Cgil e Fiom - Bertinotti: «Evitiamo improvvisazioni e leggerezze»

MILANO — Prima il contratto nazionale dei metalmeccanici, poi l'Alfa-Lancia Industriali e E, soprattutto, evitare che «i problemi di armonizzazione nati con la fusione tra Alfa e Lancia pesino sul tavolo delle trattative contrattuali». Le due cose vanno separate. Sono parole di Raffaele Morese, segretario della Fim-Cisl, che si dichiara molto preoccupato perché con l'acquisizione dell'Alfa è diventato enorme il peso della Fiat nella definizione del contratto per l'intera categoria. «Stiamo somigliando ai chimici per i quali il contratto si decide in pratica con la Montedison-Bast. Ricordare che il presidente della Federchimica è lo stesso Varasi che siede al vertice del gruppo di Fori Buonaparte con Schimberg e il presidente della Fim-Cisl. Il nostro era un contratto plurilaterale con il gruppo torinese nel ruolo di primus inter pares, ora non è più così».

Torna in campo Benvenuto (Uil) insiste

sul fatto che la Fiat avrebbe cambiato radicalmente le proprie posizioni nei rapporti con il sindacato e accusa Cgil e Cisl di «guardare troppo al passato», quasi che queste non volessero avviare una trattativa con la Fiat. La Uil è impegnata come non mai nel prefigurare un sindacato collaborativo e così Veronesi (Uil) parla di regole del gioco da sostenere con una legge «per evitare il frequente ricorso ai rapporti di forza nella composizione delle vertenze». Gli risponde Bertinotti (Cgil): «Sarrebbe opportuno che il sindacato evitasse improvvisazioni e leggerezze su una materia così importante. Comunque lo strumento fondamentale delle relazioni industriali rimangono i contratti, poi discutiamo delle relazioni industriali». Precisando quali sono le materie da contrattare e quelle sulle quali confrontarsi, come la strategia d'im-

«Scioperate? E io vi lascio senza mensa»

Succede alla Max Mara di Reggio Emilia - Chi si astiene dal lavoro nelle prime ore del mattino perde il diritto al pranzo Un'azienda dove i diritti sindacali vengono sistematicamente negati - La lotta delle lavoratrici per il rispetto del contratto di lavoro

Dalla nostra redazione

REGGIO EMILIA — Sono scese in sciopero per chiedere niente più che i diritti garantiti dal contratto nazionale di lavoro. Perché in questa azienda il contratto non è riconosciuto e il «padrone», un vero e proprio ottocentesco «padrone delle ferriere» per quanto riguarda le relazioni sindacali ha reagito da par suo siccome le agitazioni, in forma articolata erano attuate all'inizio dell'orario di lavoro ha emanato una disposizione per cui la prenotazione per il pasto in mensa non è valida se non effettuata entro le 8.15. Insomma ha tolto il pranzo a chi sciopera. Di piattaforma rivendicativa non ne vuol sentire parlare. E le sospensioni del lavoro sono continuate con panino in tasca.

L'azienda è la Max Mara di Reggio un nome nel settore delle confezioni. 620 dipendenti quasi tutte donne. «Ditta leader» di un gruppo di 5 società che hanno realizzato nel 1985 un fatturato attorno ai 270 miliardi con un utile di 26 miliardi di lire. Monarca di un piccolo impero è Achille Maramotti pugno di ferro col sindacato uscito dalla Federteresse per non dover applicare i contratti nazionali di lavoro ma in grado di dettar legge nella Confindustria locale. Vive in un castello rinascimentale

sulle vicine colline di Albinea, si presenta come mecenate della cultura (ha sponsorizzato il teatro di Giuseppe Kabuki ed una esposizione a Reggio di capolavori raccolti dallo scampato critico d'arte Luigi Magnani). È noto anche nel mondo della finanza e delle banche azionarie del «Credito romagnolo» e del «Credito romagnolo», è salito agli onori delle cronache, in questi ultimi giorni, per la sua battaglia contro l'ingresso di De Benedetti nel «Romagnolo».

Max Mara è un caso emblematico. Le vicende sindacali di questa azienda sono una sequenza di lotte per il riconoscimento di diritti che in altri luoghi di lavoro sono una condizione di norma.

La svolta antisindacale del '78

Il tutto è cominciato a metà degli anni Settanta (il ultimo Ccnl applicato è quello del 1973). La svolta antisindacale toccò il suo culmine nel 1978 dopo una vertenza memorabile che comportò 370 ore di sciopero e fini con una sconfitta dei lavoratori. Il padrone impose un contratto anomalo, non contratta-

to con la controparte basato su tempi e incentivi decisi solo dall'azienda. Le lavoratrici ottennero il salario di qualifica inseriti sulle curve di cottimo, con un minimo di rendimento stabilito, ancora una volta, solo dall'azienda. E intanto propagandò la sua «filosofia» imprenditoriale: «Solo così è possibile rendere competitiva l'azienda».

Disavventure con l'Inps

Ma la realtà gli dà torto. Imprese che applicano il contratto nazionale di lavoro (Benetton Marzotto solo per citare qualche nome) non ottengono certo risultati economici inferiori a Max Mara. Le lavoratrici non si sono rassegnate. Ed oggi l'adesione agli scioperi per la vertenza in atto raggiunge il 95% dei dipendenti in produzione. Cosa chiedono? Intanto la regolamentazione della riduzione dell'orario di lavoro prevista dal Ccnl delle ferie, delle festività soppresse dei permessi. Perché Maramotti applica la riduzione di 48 ore annuo, modo suo. La controparte, 10 minuti giornalieri monetizzati o pagati, però solo a chi è presente 8 ore in fabbrica. Essere in malattia, chiedere un'ora di

permesso, arrivare con dieci minuti di ritardo comportando la decurtazione nel pagamento delle 48 ore.

Altre rivendicazioni sono un trattamento di malattia e una paga base analoga a quella del Ccnl. Per quanto riguarda la paga base Maramotti visse una disavventura con l'Inps un paio d'anni fa. Due ispettori della sede reggiana riscontrarono che per ben 271 dipendenti la paga base non arrivava ai minimi contrattuali. Proposero la revoca alla Max Mara di 7 miliardi di fiscalizzazioni di oneri sociali e il pagamento di 3 miliardi di multa. Per vari mesi fu polemica, con la azienda che accusava i due funzionari di violazione di legge e di «eccesso di potere» e che sostenuta da interrogazioni parlamentari della Dc accusava il sindacato di pressioni sull'Inps.

Alla fine ne uscì per il rotto della cuffia, dopo aver perso anche un ricorso alla sede centrale dell'Inps. L'istituto di previdenza, con una decisione discutibile, condannò la restituzione e la multa con una sanatoria a fronte dell'avvenuta integrazione delle paghe base irregolari. Da allora l'azienda ci sta attenta e quando il mecenatismo anomalo di cottimo comporta una paga base inferiore ai minimi contrattuali compare una voce

di integrazione. Infine, nella loro piattaforma rivendicativa, le lavoratrici Max Mara chiedono un confronto sulle condizioni di lavoro e le conseguenze sulla salute. Hanno commissionato ad istituzioni mediche un'indagine da cui risulta che il 30% di loro soffre di esaurimento nervoso, il 70% di disturbi psicosomatici (insonnia, palpitations, crisi di pianto ecc.). Fin troppo ovvio stabilire relazioni con questa particolare condizione di lavoro con questi ritmi stressanti col clima da caserma imposto in questa azienda.

Una caserma con ritmi stressanti

Hanno già effettuato 48 ore di sciopero. Hanno chiesto incontri alle forze politiche ottenendo finora adesione da comunisti e repubblicani. L'anomalia Max Mara deve cessare. Non è ammissibile che i rapporti fra direzione aziendale e organizzazioni sindacali si svolgano soltanto davanti al Pretore di lavoro, non avvenendo i lavoratori altra strada che quella dell'azione legale. L'elenco delle cause vinte dal sindacato è significativo.

Solo per citare le più clamorose marzo '81, il pretore di Reggio Emilia dichiarò illegittimo il comportamento dell'azienda, che voleva un preavviso di due giorni per ammettere i sindacalisti alle assemblee, o, tobre '82, due sentenze contro l'azienda, che rifiutava di inviare al sindacato l'elenco degli iscritti e che aveva tolto al consiglio di fabbrica i locali all'interno dello stabilimento marzo '84, è reintegrata sul lavoro una dipendente che, pur avendo presentato certificato medico dell'Inps per malattia, era stata licenziata, giugno '81, sentenza di illegittimità di un provvedimento disciplinare contro una lavoratrice di provata esperienza, richiamata per non aver rispettato il cottimo imposto dall'azienda, dopo che era stata assegnata ad una nuova lavorazione (e da allora prudentemente, la direzione è passata dai richiami scritti e dalle multe ai soli, pur umilianti, richiami verbali). Insomma, le normali relazioni sindacali devono essere ripristinate anche in quest'azienda. Se i suoi prodotti sono sulla cresta dell'onda è certo grazie all'impresenza di Achille Maramotti, ma anche per merito della capacità professionale di tutti i dipendenti (no?)

Gian Piero Del Monte