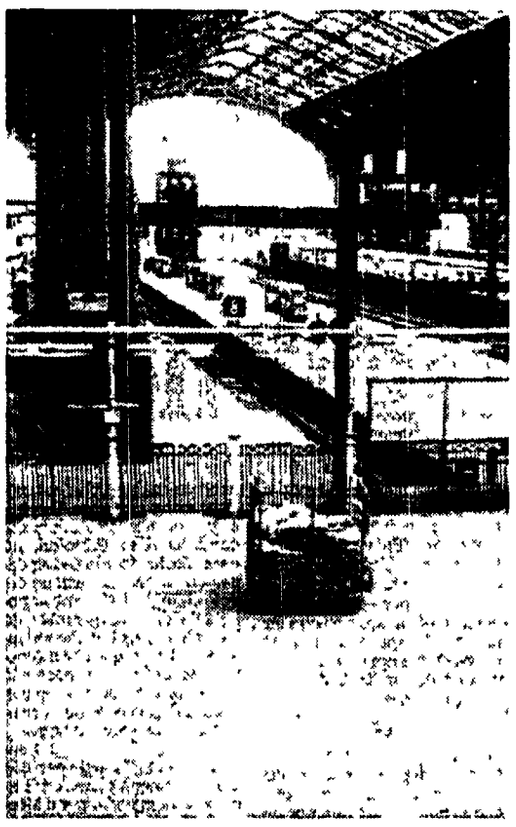
L'Europa ai privati / 2

Ora Major vuole vendere porti, aeroporti e società di autobus. Poi toccherà a musei librerie e cimiteri: obiettivo, forzare le municipalità a coprire autonomamente le spese
Le privatizzazioni hanno perso fascino ed emerge un conflitto tra imprese e consumatori

Londra, i servizi al supermercato

All'appello delle privatizzazioni britanniche mancano ferrovie, poste e carbone. Il governo Major, però, ha un obiettivo urgente: rastrellare denaro per compensare in fretta le perdite derivanti dall'abbandono della «poll tax». Allo studio un progetto di vendita a tappeto di aeroporti, porti e società di autobus. Comincia ad apparire un conflitto tra produttori (privatizzati) e consumatori.

DAL NOSTRO INVIATO
ANTONIO POLLIO SALIMBENI



La stazione di Liverpool a Londra a destra il premier inglese John Major

LONDRA. Se qualcuno pensava che l'era delle privatizzazioni fosse finita perchè all'appello mancano solo British Rail, British Coal e Post Office (e la «liberazione» della quota minoritaria appena sotto il 50% nella British Telecom), si sbagliava. Per ritrovare un equilibrio di bilancio più che per rispetto ai principi, pochi giorni prima del voto del 2 maggio il primo ministro ha dato istruzioni perchè i suoi esperti preparassero un gigantesco progetto di privatizzazione municipale che permetterà di vendere per centinaia di milioni di sterline i beni delle città. Se i conservatori vinceranno la prossima tornata elettorale generale. Major gioca con la seduzione· con dieci milioni di poveri, oltre due milioni di disoccupati e gli elettori delle prospere aree del sud sui quali si dirigerà il carico fiscale secondo la nuova tassazione, un meccanismo virtuoso di ricchezza va rimesso in moto. Non bastano le dichiarate certezze sulla fine della recessione entro l'anno e la promessa di un folgorante rientro dall'inflazione a tappe forzate. L'idea è di vendere ai privati 25 aeroporti provinciali tra i quali East Midlands e Birmingham, i grandi porti municipali compresi Bristol e Portsmouth, le compagnie di autobus tuttora in mani pubbliche come quelle di Southampton e Nottingham. Confermati i progetti per la metropolitana e la società degli autobus londinesi. Ma non solo· prima o poi verrà anche il turno di musei, librerie e cimiteri Obiettivo incrementare le entrate municipali per sgravare le casse del governo centrale. L'unica sorpresa politica arriva – anche in questo caso – da un camoroso voltagabbana. Il segretario ai trasporti Malcom Rifkind, un tempo grande oppositore di Michael Forsyth, l'ideologo delle privatizzazione nell'era thatcheriana, è uno dei protagonisti della nuova ondata. È lui a citare i successi della vendita dei *docks* di Boston nell'East Anglia e della prossima vendita dell'aeroporto di Luton alla Lockheed. Un tempo aveva fatto e disfatto per bloccare la vendita dello Scottish Tourist Board e non far pagare l'ingresso ai musei scozzesi. Major sembra pensare ad una legislazione che forzi le municipalità. La «lobby» dei parlamentari conservatori che insiste sulla necessità di «non tornare indietro» rispetto alle indicazioni del decennio appena trascorso è in piena azione La novità di questa nuova fase sta nel fatto che gli attori dell'economia sembrano più interessati al modo in cui il governo darà - o non darà - respiro alle attività industriali che non alla prospettata nuova campagna di privatizzazione. Non solo perchè la prima grande privatizzazione è sulla via di concludersi, ma anche perchè gli imprenditori non credono che di qui possa nascere adesso un grande stimolo alla crescita. D'altra parte, tra i *tories* ci sono influenti esponenti a non ritenere che sia finita l'era dell'intervento statale Heseltine, il ministro che ha inventato il sistema di tassazione che sostituisce la «poll tax», ai tempi di Margareth Thatcher non si batteva forse per uno stato interventista nelle politiche industriali e principalmente a sostegno dei settori ad alta tecnologia? Si può dire che i dubbiosi escono allo scoperto quando è ormai troppo tardi, ma pure è sintomatico che da un po' di tempo anche su quotidiani britannici insospettabili, si sia cominciato a scrivere che nelle operazioni di privatizzazione il governo di Londra abbia più risposto al bisogno di raccogliere sterline che non alla necessità di difendere i sacri principi della concorrenza. È la polemica sul prezzo delle industrie vendute, basso per ottenere sicuro successo di pubblico Esemplare fu il caso delle aziende elettriche l'offerta di 5 2 miliardi di sterline venne sottoscritta da 6 milioni di persone, circa dieci volte di più di quanto permettesse l'offerta. Quotazioni da capogiro all'esordio in Borsa guadagni punta dell'80% del capitale versato Poi sono subito scattate le critiche con l'accusa del partito laburista di aver svenduto i 12 distributori con una riduzione del 60% del prezzo reale, pari a tre miliardi di sterline Secondo il National Audit Office, un quarto delle società di autobus privatizzate nel 1986 sono state vendute - o svendute - non all'asta ma a singoli offerenti. Le più importanti privatizzazioni hanno prodotto abbondanti profitti per chi ha investito (eccetto la British Petroleum effettuata al momento del *chrash* borsistico dell'ottobre '87) Il popolo degli azionisti si moltiplicò per cinque arrivando a 11-12 milioni, il che dimostra - sostengono due studiosi delle privatizzazioni britanniche Cosmo Graham e Tony Prosser - come «è stato abbastanza chiaro che la vendita di società pubbliche non sia dipeso semplicemente da una ragione di libero mercato, ma da motivazioni politiche che hanno giocato un ruolo importante nel modo in cui tale processo si è evoluto» Popolo di azionisti, dunque? Dopo la privatizzazione delle aziende elettriche è risultato che solo un azionista su dieci di quelli che ne possedevano la proprietà ne ha il controllo I piccoli investitori pesano solo per il 20% nella Borsa londinese (quantità di titoli a loro carico), nel 1980 era il 30%, nel 1975 il 40% La privatizzazione ha dunque messo in moto un meccanismo di concentrazione della proprietà e non solo della diffusione dell'azionariato. Il motivo? Lo spiega bene il caso della British Aerospace dieci mesi dopo la privatizzazione – una delle più profittevoli perchè assicurò guadagni di capitale nell'ordine del 258% – il numero degli azionisti era passato da 158 mila a 27 mila perchè la tentazione di realizzare la plusvalenza fu irresistibile Un problema che comincia ad apparire è quello dei prezzi dei servizi prestati Un economista della statura di Jack Wiseman, teorico della privatizzazione fin dai primi anni sessanta, per lungo tempo direttore dell'Istitute of Social and Economic Research all'università di York (e scomparso lo scorso gennaio), ha sostenuto in una intervista comparsa postuma nell'ultimo numero di *Economic Affair* che il livello di vita dei dipendenti delle imprese privatizzate è superiore a quando le imprese erano pubbliche. Quindi dovrebbe essere diminuito il livello di conflitto interno all'impresa. Ciò non vuol dire però che il conflitto sia stato cancellato dall'arena. Secondo l'economista britannico «ultimamente il conflitto sulla privatizzazione diventa un conflitto tra gruppi di pressione, uno politicamente organizzato l'altro più generale e ancora da organizzare Essenzialmente è un conflitto tra produttori e consumatori» Per questo, concludeva Wiseman, c'è bisogno di una forte volontà politica per incominciare adesso un processo di privatizzazione Come dire questa volontà non c'è Anche in casa *Tory* qualcuno comincia a tendersi conto che aver spezzato le reni ai sindacati distribuendo azioni e case in proprietà (a costi salatissimi visti i tassi di interesse praticati) non pone affatto al riparo dalle sconfitte elettorali?

(2 segue)

Olivetti

Vertenza appesa alle promesse

TORINO «Salvo intoppi» A queste due paroline è legata la sorte dell Olivetti e di migliaia di lavoratori Nell incontro che ha avuto ieri mattina al Ministero del lavoro con i rappresentanti di Fim-Fiom-Uilm e dell'azienda, il sottosegretario Ugo Grippo è stato prodigo di promesse Ma tutte sono viziate da quella riserva, che non consente certo sonni tranquilli nell'attuale convulsa situazione politica. Il sottosegretario ha annunciato che a partire dalla prossima settimana la Commissione lavoro della Camera discuterà in sede legislativa (cioè con la facoltà di approvare immediatamente) il disegno di legge sulla riorganizzazione del mercato del lavoro, al cui interno figurano due provvedimenti che interessano l'Olivetti la possibilità di collocare in prepensionamento fino ad un massimo di 3 000 lavoratori con 30 anni di anzianità contributiva e la mobilità di 500 lavoratori verso la pubblica amministrazione L'on Grippo si è poi impegnato a convocare al più presto i due incontri in sede interministeriale previsti dall'accordo dello scorso gennaio sulla politica industriale nel settore informatico e sull'attuazione del contratto di programma dell'Olivetti nel Mezzogiorno Infine ha confermato che riconvocherà le parti entro giugno per una verifica complessiva delle intese

Nel prendere atto di questi impegni, i sindacati non hanno potuto fare a meno di notare che vengono da un governo che finora non ne ha rispettato nessuno. Prepensionamenti, mobilità, verifiche interministeriali dovevano essere realizzati entro il 31 marzo, secondo le intese che anche il governo aveva sottoscritto a gennaio Ora chiunque capisce che basterebbe una crisi di governo per far saltare nuovamente tutto E la crisi non è l'unico «intoppo» che si debba temere.

L'iter parlamentare della legge sul mercato del lavoro è frenato da una valanga di emendamenti suggeriti dalla Confindustria, che trovano presentatori disponibili in una parte delle forze di governo A causa di questo ostruzionismo si prevede che la legge non venga approvata definitivamente prima di un paio di mesi Quindi prepensionamenti e mobilità non sarebbero disponibili entro giugno e ciò renderebbe molto più difficile gestire la cassa integrazione all'Olivetti I sindacati mettono le mani avanti. «Noi chiederemo alle forze politiche - dichiara il segretario della Fiom responsabile del settore, Giorgio Cremaschi - di approvare il testo di legge respingendo le pressioni confindustriali. Ma l'Olivetti deve sapere che a gennaio non abbiamo firmato un accordo per introdurre in modo surrettizio la cassa integrazione a zero ore in mancanza di prepensionamenti. Se a fine giugno non ci sarà la legge e non si faranno ruotare i sospesi, si riaprirà tutto il contenzioso». □M.C.

Tessili

Contratto, altre 16 ore di sciopero

BOLOGNA. Per i lavoratori tessili il rinnovo del contratto doveva avvenire in tempi brevi, rappresentare un modello delle nuove relazioni sindacali: così si era espressa, a febbraio, la principale controparte, la Federtessile E invece, dopo la rottura delle trattative (il 22 marzo scorso) e 22 ore di sciopero già effettuate, i lavoratori del settore si preparano a farne altre 16, entro i 8 giugno Il nuovo pacchetto di scioperi è stato proclamato ieri, al termine della riunione dei direttivi Filta, Filtea e Uilta, riuniti a Bologna per valutare l andamento della vicenda contrattuale La trattativa con la Federtessile riprenderà il 16 maggio, ma per i sindacati «ad oggi le distanze tra le nostre richieste e le offerte della controparte necessitano una intensificazione delle lotte, rafforzando l iniziativa articolata, fabbrica per fabbrica e promuovendo manifestazioni regionali e territoriali»

L'assemblea è stata introdotta da Aldo Amoretti, segretario generale della Filtea-Cgil, nel corso del dibattito sono intervenuti anche i segretari generali degli altri sindacati confederali, Augusta Restelli e Nicola Montanari Nel documento conclusivo sono evidenziati gli elementi di più acuta conflittualità: «salario, malattia, orario e diritti della persona, passaggi di qualifica e normativa sull'inquadramento, contrattazione territoriale» Quasi tutto, dunque, nonostante le richieste della piattaforma sindacale appaiano molto contenute Per il salario, l aumento richiesto è di 210 mila lire al mese (in quattro anni) per il «II livello», dove si colloca la maggioranza dei dipendenti, sull'orario, la riduzione varia dalle 16 alle 36 ore annue, maggiore per chi svolge turni disagiati (la notte, il sabato) Il contratto, scaduto a dicembre, riguarda circa un milione di lavoratori, in gran parte donne.

Tra febbraio e marzo si erano svolte dieci giornate al tavolo delle trattative Su alcuni punti non si è nemmeno arrivati a discutere ad esempio, sul capitolo dei diritti (orario flessibile, permessi, aspettativa, accesso al part-time). Ora, come ci ha detto il segretario nazionale della Filtea-Cgil, Agostino Megale, «alla controparte si chiede di mettere tutte le carte in tavola Per il sindacato, alcuni principi sono irrinunciabili la copertura dell 80% del salario per i primi tre giorni di malattia; un accordo sul salario che riguardi tutti i lavoratori, anche le categorie più elevate, il riconoscimento di un diritto alla flessibilità nella scelta dell'orario, la conquista di un nuovo inquadramento per figure professionali come quelle dei tessitori e dei tagliatori che da tre contratti aspettano il passaggio di qualifica» A parere dei tre sindacati, la trattativa riparte «anche per il buon andamento delle lotte contrattuali» La categoria, che pure ha perso 250 000 effettivi negli ultimi dieci anni, sembra rispondere con notevole unità. □R.G.

Via libera all'alta velocità

Ente Fs: 14mila miliardi di investimenti entro il '91 La riforma è in pericolo?

RAUL WITTENBERG

ROMA. Via libera di Bernini alle delibere di Necci sull'Alta velocità, investimenti Fs per quasi 14mila miliardi, riforma dell'Ente all'esame della Camera. Il ministro dei Trasporti ieri ha annunciato, dopo un incontro con Necci, che «in base ai chiarimenti intervenuti e alle nuove definizioni individuate», le delibere per le società miste sull'Alta velocità, in particolare la holding finanziaria Tav, «risultano ormai approvabili». La firma non c'è ancora, ma pare che sia una questione di ore per avere il testo definitivo su cui i tecnici dell'Ente lavorano alacremente. Quali le modifiche non si è saputo, tranne che si tratta di questioni di tecnica giuridica.

Tuttavia non saranno tre le Spa (la seconda oltre alla Tav è la Tavco per la commercializzazione) inizialmente previste dalle delibere di Necci. È destinata a scomparire la Sistav, che doveva occuparsi dell'impianto ingegneristico e teconologico dell'Alta velocità, in quanto tale compito potrebbe benissimo essere svolto da una società già esistente la Italfer Spa, di proprietà delle Fs, perfettamente in grado di affrontare l'architettura del sistema dei treni a 300 all'ora.

Bernini ha pure speso con Necci una raccomandazione per la tratta veloce Genova-Milano, dicendosi favorevole alla concessione dei lavori ad un gruppo di imprenditori privati Quale sarà questo gruppo non è stato detto. Lo scorso anno il consorzio Civ presentò un progetto [illegible] mila miliardi per collegare le due metropoli in 35 minuti di treno. Intanto è tutto pronto per l'ingresso dei privati nella Compagnia turistica delle Fs, la Cit. Ma il suo presidente Carlo Molè non vuole fra questi l'attuale socio di minoranza Tielle (anche se non lo ha nominato) di Bagnasco e Patrucco, che ha sempre messo i bastoni fra le ruote al lavoro di Molè

Comunque pare che Necci voglia fare sul serio, e lo ha garantito ai sindacati l altra sera annunciando investimenti per 13.696 miliardi nel periodo che va dall'agosto 1990 alla fine della prossima estate. Ecco di che si tratta. Tremila miliardi nel '90 in materiale rotabile, infrastrutture e nuove tecnologie. 1.656 miliardi attivati per sette progetti già definiti. Quattromila miliardi partono entro giugno con l'apertura di tutti i cantieri, per contratti già sottoscritti e in fase di rinegoziazione. Infine altri cinquemila miliardi entro l'estate per nuovi appalti (valichi, merci, materiale rotabile e nuove tecnologie). Questa degli investimenti era la condizione posta dai sindacati per riprendere il confronto sugli esuberi e i fabbisogni di personale (le Fs si prefiggono altri 15mila prepensionamenti, occorre decidere quali). per i segretari generali della Filt Cgil Luciano Mancini e Donatella il valore degli investimenti è rilevante, «ma non conosciamo la localizzazione delle opere infrastrutturali». Inoltre riguardo alla politica del personale, Turtura ritiene che «rimane una pressione molto forte dell'azienda a ridurre drasticamente gli organici, mentre mancano obiettivi produttivi nel trasporto merci e passeggeri» Meno critici Luigi Vaglica della Fit Cisl e Giancarlo Alazzi della Uilt, che però insistono sugli investimenti per il mezzogiorno.

E la riforma dell'Ente? Come qualche pericolo, ne la discussione iniziata l'altro ieri dalla Commissione Trasporti della Camera in sede ristretta. Pare che i socialisti abbiano presentato una valanga di emendamenti per ridurre drasticamente i poteri del direttore generale, e che i dc abbiano proposto, visto che la riforma ristagna, di nominare comunque il Consiglio di amministrazione secondo le vecchie regole, oltretutto ammettendovi dipendenti dell Ente come un celebre sindacalista. Protesta il Pds con Franco Mariani che denuncia il tentativo della maggioranza di «resuscitare la vecchia 210» ritardando la trasformazione delle Fs in una vera impresa, mentre «il rilancio degli investimenti impone il superamento di questi ritardi senza pasticci, in una linea di forte autonomia dell'Ente»

Ma Trentin ammonisce: senza unità, il sindacato rischia una drammatica sconfitta

Trattativa di giugno: Bertinotti contesta la piattaforma unitaria

Tutta centrata sul documento unitario in vista della trattativa di giugno su salario e contrattazione la riunione di ieri del Direttivo della Cgil. La minoranza congressuale di Bertinotti non è d'accordo sulla parte che riguarda il fisco, la scala mobile, le forme di consultazione. Bruno Trentin ammonisce: senza unità con Cisl e Uil diventerebbe inevitabile una sconfitta per tutto il sindacato.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Ieri riunione del comitato Direttivo della Cgil interamente dedicata alla trattativa di giugno sulla riforma della struttura del salario e della contrattazione Dopo il varo del documento unitario delle tre confederazioni c'era una certa attesa per l'atteggiamento che avrebbe preso l'area vicina alla mozione congressuale di Fausto Bertinotti, e in un certo senso l'attesa non è stata delusa. Al termine, sono stati infatti votati in contrapposizione due ordini del giorno· ha prevalso quello della maggioranza «di Ariccia», con l'astensione dell'area vicina al segretario confederale Antonio Pizzinato e il voto contrario della minoranza di «Essere Sindacato»

Il direttivo è stato aperto da una relazione del segretario confederale Fausto Vigevani che contiene un giudizio positivo sulla piattaforma unitaria, fondata su «un'equa politica di tutti i redditi» (negando le interpretazioni neocorporative o peroniste), la «valorizzazione della contrattazione decentrata» e «una struttura della retribuzione che mantenga un elemento di indicizzazione del salario».

Netto il dissenso espresso da Fausto Bertinotti su tre aspetti di rilievo del documento unitario fisco, scala mobile, e procedure per la consultazione «Col governo – ha dichiarato Bertinotti all'uscita dalla sala del Direttivo – si deve aprire una vera vertenza fiscale finalizzata al riequilibrio del prelievo tra i lavoratori dipendenti ed altri precettori di reddito, e questo nel documento unitario non c'è Anche sulla scala mobile la vaghezza del testo a mio avviso lascia pensare che si voglia aprire la strada alla manomissione del meccanismo di tutela dei salari rappresentanto dalla contingenza» Infine, la questione della consultazione dei lavoratori. Nell'ordine del giorno presentato da Bertinotti si fissavano le condizioni attraverso cui sottoporre a tutti i lavoratori una piattaforma «completa in ogni sua parte», registrando i risultati in ogni assemblea, e assumendoli come vincolanti «in ogni caso per la Cgil»

La riunione di ieri era chiusa alla stampa, ma i giornalisti presenti hanno potuto «rubare» qualche battuta dell'intervento di Bruno Trentin. Il leader della confederazione avrebbe richiamato con forza il vincolo dell'unità tra Cgil, Cisl e Uil La stessa pesantissima reazione del mondo imprenditoriale per Trentin sta a dimostrare il profondo valore politico della posizione unitaria delle tre confederazioni contenuta nel documento sulla trattativa di giugno varato lunedì scorso Ma senza unità, ha ammonito Trentin, per il movimento sindacale la vertenza di giugno – in cui è in gioco il futuro del potere contrattuale dei lavoratori – minaccerebbe di trasformarsi in una cocente e drammatica sconfitta.

Al termine, come detto, si è votato. Con una quarantina di consensi ha prevalso l'ordine del giorno «di maggioranza», che accoglie il documento unitario e impegna l'organizzazione a una battaglia in difesa della piattaforma unitaria, «condizione essenziale per sconfiggere le posizioni oltranziste presenti nello schieramento padronale» La consultazione, comunque, avrà caratteristiche ben diverse da quelle – molto stringenti – sollecitate da Bertinotti, e sarà centrata sull'assemblea nazionale unitaria del 17-18 giugno, che darà il mandato a negoziare alle segreterie (fatti salvi i punti di fondo della piattaforma) A quanto si è capito, all'assemblea nazionale di Roma la Cgil «porterà» oltre ai membri del Direttivo duecento delegati dai luoghi di lavoro

Rinnovati i rappresentanti dei lavoratori all'interno del Cral. Al voto in diecimila

Primo test elettorale al Comune di Milano Lega al 10%, reggono bene Cgil, Cisl e Uil

BIANCA MAZZONI

MILANO. Piccolo test sul gradimento alla Lega in un terreno ancora inesplorato, quello del «sociale» il Carroccio del senatore Bossi è andato all'attacco del Cral del Comune, il cui consiglio di amministrazione viene in parte eletto dai 21 mila dipendenti, mettendosi in competizione con Cgil, Cisl e Uil e l'autonomo RdB (Rappresentanza sindacale di Base). È stata quasi una prova generale di quello che avverrà il prossimo anno, quando le confederazioni rinunceranno al monopolio sindacale e si andrà alla elezione delle rappresentanze sindacali unitarie su liste di organizzazione E il campione per misurare il consenso della Lega è significativo hanno votato oltre 10 mila dipendenti, circa il 50 per cento degli aventi diritto, qualche punto in percentuale in più rispetto alla scadenza precedente

La Cgil ha ottenuto il 33,54 per cento, la Cisl il 23 99, la Uil il 22,24 per cento Nelle elezioni dell'86 le tre confederazioni avevano presentato una lista unica e ottenuto il 70 per cento dei voti La Lega Lombarda si è attestata sul 10 per cento (la stessa toccata nelle elezioni universitarie dove il Carroccio era presente), come l'autonomo R.d B che precedentemente aveva ottenuto il 30 per cento dei voti. Cresce, insomma, il consenso ai sindacati confederali, il sindacato autonomo viene notevolmente ridimensionato e la Lega getta la sua testa di ponte nella più grande «fabbrica» di Milano Anche se apparentemente la lista leghista non ha ottenuto fra i lavoratori comunali quel successo crescente che le viene accreditato in caso di elezione politiche, la sua presenza pesa sulla scena sindacale come quella del commendatore di pietra alla tavola imbandita da Don Giovanni

I sostenitori del Carroccio si sono presentati in fretta e furia, con un programma caratterizzato dalla cultura «dopolavoristica» di una volta (vi ricordate "Il Posto" di Olmi?) punteggiata da spettacoli, gite e corsi dedicati alla «lingua» e alla cultura milanese Hanno fatto propaganda solo nelle grandi sedi e ora manifestano soddisfazione per quel 17,5 per cento ottenuto fra i vigili urbani, quel 19 per cento strappato fra i dipendenti degli uffici elettorali o quel 17 per cento conquistato fra gli operai delle officine, roccaforte tradizionale di Cgil, Cisl e Uil

«I tre sindacati confederali - dicono alla Camera del lavoro - escono molto bene e la Cgil in particolare, mantenendo tutti i suoi consiglieri Questo non significa che non ci siano motivi di riflessione Uno è costituito da quelle 600 e passa schede nulle perchè votate con candidati presenti nelle diverse liste, quasi a rifiutare lo schieramento precostituito o peggio ancora politico-partitico nel sindacato» Particolarmente soddisfatta la Uil che conquista tre seggi nel consiglio di amministrazione e i cui candidati non erano stati eletti l'ultima volta nella lista unitaria Dal Sal, il Sindacato autonomista lombardo non si suonano le trombe come quando venne eletto il primo delegato leghista in un'azienda milanese, ma c'è contentezza «La nostra presenza più che aver scalfito il consenso alla triplice - è il commento a botta calda che viene dai seguaci di Bossi in Comune - ha lasciato un segno» Organizzeranno ora il sindacato dei dipendenti comunali? A deciderlo saranno i vertici del Sal - viene risposto con diplomazia - ma consideriamo il risultato raggiunto ottimale per partire

Prima edizione de
IL CAMMINO DELLA SOLIDARIETÀ

12 MAGGIO 1991

MARCIA PER LA PACE

LA SPEZIA - PORTOVENERE
partenza alle ore 9,30 da Piazza Chiodo

PRODUCIAMO PACE
PER UN MONDO NUOVO
CONTRO OGNI GUERRA

Comitato promotore: Acli, Arci, Caritas, Centro Evangelico, Lega per l'ambiente, Associazione per la pace La Spezia

per informazioni e adesioni:
c/o Arci La Spezia, via Paleocapa 19, 19100 La Spezia
Tel. 0187/38311 - Fax 0187/38087

Sono finora pervenute le seguenti adesioni nazionali:

Acli, Arci, Associazione per la Pace, Lega per l'ambiente, Cgil, Cisl, Fiom, Fim, Pds, Sinistra Giovanile, Federazione Nazionale dei Verdi, Gruppo Parlamentare Verde

e le seguenti adesioni individuali:

Gianfranco AMENDOLA, Virginio BETTINI, Luciana CASTELLINA, Ken COATES, Enrico FALQUI, Piero FASSINO, Alex LANGER, Eugenio MELANDRI, Fabio MUSSI, Pasqualina NAPOLETANO, Achille OCCHETTO, José Ramos REGIDOR, Roberto SPECIALE, Luciano VECCHI