



1903 SAN GIORGIO 1995

CIRCOLO RICREATIVO E ASSOCIAZIONE PENSIONATI DELL'AUTORITÀ PORTUALE DEL PORTO DI GENOVA E SOCIETÀ DEL SISTEMA PORTUALE

Periodico trimestrale - Numero 5 - Ottobre '97 - Sped. in abb. Post. - Art. 2 Comma 20/c - Legge 662/96 Filiale di Genova

La nuova portualità e il sindacato

*di Mario Sommariva,
Segretario Nazionale Sindacato CGIL, settore merci*

Imutamenti così radicali che sono intervenuti nei porti in questi anni meriterebbero che da parte delle organizzazioni politiche e sociali della sinistra si tracciasse un bilancio serio su quanto è avvenuto.

La portualità, infatti, è uno dei pochi ambiti di carattere economico e sociale nel quale la sinistra ha avuto realmente un ruolo di governo. Ha pesato, diretto, gestito. Questa operazione non dovrebbe tuttavia avere soltanto i conno-

tati del "nuovismo", ridursi ad una sorta di "salto della quaglia", ad una chiave di lettura che oppone unicamente il vecchio al nuovo.

Occorre scavare ben più in profondità, nelle culture che il lavoro portuale ha prodotto, riscrivere le storie degli uomini che ne hanno segnato la vicenda, cogliere i nessi fra l'evoluzione tecnologica e la ristrutturazione produttiva che ha coinvolto i porti come anelli della catena logistica. Ripercorrere i pas-

saggi politici e sindacali che hanno travolto l'assetto precedente, un po' come "necessità" della storia un po' come frutto di un deliberato attacco politico ad un insediamento sociale della sinistra ed in particolare del PCI. Come dopo ogni gran conflitto, anche per la vicenda portuale c'è chi si sente dalla parte degli sconfitti e chi si è affrettato a saltare sul carro dei vincitori.

Lo sconfitto si lecca la ferita rinchiudendosi magari in un disperato nichilismo ed il vincitore esalta oggi, superficialmente, le virtù "del mercato" così come ieri, con stessa superficialità, ha esaltato quelle del "socialismo", realizzato magari solo in casa propria. La proposta che vorrei fare, dunque, è quella di sottrarsi ad una logica semplificatoria e manichea: il passato è male, il presente è bene e/o viceversa. Anche perché, ed è questo ciò che più mi preme, oltre al passato ed al presente esiste anche un futuro che è bene iniziare a costruire ed a volere migliore. Partiamo così dal presupposto che la "storia" non finisce mai. Il passato dunque contiene in sé sempre un pezzo di futuro.

Note della Redazione

In occasione dell'uscita dell'ultimo numero del San Giorgio per l'anno '97, la Redazione ha deciso di dedicare il maggior numero delle pagine del notiziario ai problemi che in questo momento ci preoccupano sia come lavoratori e pensionati del porto sia come cittadini.

Ed è per questo che abbiamo chiesto, per fornire ai nostri lettori informazioni utili a valutare l'attuale situazione della portualità e ai suoi sviluppi futuri un sostanziale contributo a Mario Sommariva, segretario nazionale sindacato CGIL, settore merci, a Luigi Ferretto, ex dirigente CAP e membro del Comitato speciale del Fondo di Previdenza, ed infine a Giovanni Cavallini, segretario dell'Associazione Pensionati per le problematiche più attinenti la nostra categoria. Questo, perché siamo fermamente convinti di vivere e di poter contare in questa società evitando di chiuderci in noi stessi o delegando ad altri la nostra rappresentanza. Di fatto questa può essere intesa come una vera, anche se parziale, piattaforma programmatica per il futuro.

La nuova portualità e il sindacato

(segue da pagina 1)

Vi possono essere rotture, accelerazioni nel corso dei fatti, ma queste sono sempre il prodotto di fattori preesistenti. La storia non consente i "salti della quaglia". Lo spazio di un articolo può consentire solo di indicare alcuni temi di indagine. Cos'è stato davvero il "porto pubblico"? Come analizzare un coacervo di sprechi, inefficienze, ingiustizie ma anche di professionalità, di tutela e di solidarietà. Quanto questi fattori si sono tra loro intrecciati e la solidarietà ha fatto magari velo all'ingiustizia e la tutela all'inefficienza?

Perché non si è saputo cogliere i punti critici e promuovere un vero processo riformatore che non vedesse i lavoratori unicamente nel banco degli imputati bensì protagonisti del cambiamento?

E' utile tentare oggi una risposta a queste domande per riaprire una fase nuova di protagonismo dei lavoratori nei porti? Con il pessimismo della ragione e l'ottimismo della volontà mi sento di rispondere di sì. Una nuova fase è possibile e per realizzarla serve analizzare criticamente il passato senza rinnegarlo, cogliere i processi dell'oggi prospettando soluzioni nuove.

Vi sono almeno un paio di elementi oggettivi su cui fondare una tale prospettiva:

1) La crescita dei traffici marittimi ed il possibile rilancio della portualità mediterranea che appare in questa fase pienamente realizzabile;

2) La centralità del lavoro nuovo nell'attività portuale.

Su questi elementi oggettivi occorre innescare l'attività "soggettiva" di un'organizzazione collettiva come il sindacato. Il porto oggi ha sempre più i capelli neri e sempre meno i capelli grigi. Il sindacato deve essere sempre di più un punto di riferimento certo per i giovani lavoratori portuali.

Occorre rompere con l'individualismo ed imparare a lottare insieme contro le ingiustizie.

Occorre far crescere, accanto ai dirigenti più sperimentati, una nuova generazione di quadri capace di assumere su di sé la responsabilità di dirigere quella che ho definito come una possibile nuova fase di protagonismo dei lavoratori portuali.

Quattro sono i terreni su cui vedo possibile la crescita dell'iniziativa del sindacato fra i giovani lavoratori

portuali:

1) Il contratto di lavoro, assumendo l'obiettivo dell'unificazione e della ricomposizione sulla base di un modello contrattuale che guardi alle più avanzate esperienze europee.

2) La professionalità, assumendo l'obiettivo della formazione permanente e della qualità della prestazione lavorativa come strumento di crescita, di emancipazione e partecipazione.

3) La sicurezza, assumendo l'obiettivo della costruzione di una vera e propria cultura della sicurezza, nel quadro delle procedure e delle attività previste dall'applicazione del dlgs 626 nell'ambito portuale anche secondo il regolamento unico recentemente predisposto dal Ministero.

4) La previdenza, assumendo l'obiettivo della costruzione di una situazione delle pensioni sicura per tutti i lavoratori sia attraverso la padronanza delle nuove normative sulla previdenza obbligatoria sia attraverso la costruzione di forme di previdenza complementare.

Devo dire, in conclusione che non considero questo progetto un'ambizione, quanto piuttosto una necessità.

Guardare al domani serve ai vivi e noi, fra i vivi vogliamo restare ancora a lungo.

Comunicato INPS

SI AVVERTE CHE DALLA DATA DI GENNAIO 1998 LE RITENUTE ERARIALI SARANNO EFFETTUATE TENENDO CONTO DELLA QUOTA DI PENSIONE AGO INTEGRATA DAL TRATTAMENTO A CARICO DEL FONDO VOCE RITENUTA CAP/AGO.

I NOSTRI LUTTI A OTTOBRE '97

2491 UCCELLI Aldo, 2495 MACCHIAVELLO Giovanni, 1860 ILLUMINATI Icaro, 1407 MANTOVANI Mario, 1862 PESCHIERA Tullio, 1632 ZATTI Giuseppe, 1525 FREZZA Nevio, 1537 BATTISTINI Rutilio, 2580 RUSSO Gennaro, 2210 DEMURO Pio Ostilio, 2583 GUALCO Pierina, 3672 RAGGI Giulio, 1461 CESURA Ottavio, 3150 GILLO Aurelio.

Editore:

CARLO CASTAGNO

Direttore Responsabile:

MARCO GIRELLA

Autorizzazione Tribunale di
Genova n. 37-96

Hanno collaborato:

Barisone Roberto
Bombelli Attilio
Cavallini Giovanni
Fossa Giuseppe
Marescotti Sandra
Pastorino Marisa
Pozzobon Silvano
Riccò Ugo

Stampa:

Tipografia Sorriso Francescano
Via Riboli, 20 - 16145 Genova
Tel 010/311624
Fax 010/3622813

La pensione Cap e il fondo di previdenza

di Giovanni Cavallini,
Segretario Associazione Pensionati

Nel precedente notiziario ho accennato al problema delle pensioni sia a carattere generale sia in particolare con riferimento al nostro trattamento integrativo consortile. A tempi brevi sarà convocato il Comitato speciale di gestione del Fondo per esaminare ed approfondire alcuni aspetti interpretativi della legge 26/87 che, come noto, ha disposto il subentro dell'INPS nell'erogazione del nostro trattamento pensionistico; in tale occasione saranno anche assunte decisioni in merito ad alcuni provvedimenti amministrativi adottati dal CAP inerenti variazioni apportate al regolamento di pensione.

E' questo un tema delicato ed estremamente importante che dovrà essere affrontato con la massima attenzione e preparazione al fine di non pregiudicare la normale erogazione dei trattamenti.

E' evidente che in questa fase particolarmente delicata, sia necessario, oltreché il massimo impegno da parte dei rappresentanti sindacali, un incisivo intervento da parte del CAP che possa fornire utili chiarimenti e valide argomentazioni sui criteri adottati nell'applicazione delle norme regolamentari. A questo proposito posso assicurare che, insieme al rappresentante del CAP in seno al Comitato speciale, Luigi Ferretto, abbiamo preso gli opportuni contatti con l'Amministrazione consortile per esaminare il problema e rispondere puntualmente alle osservazioni dell'INPS con argomentazioni anche giuridiche.

Conseguentemente la situazione pensionistica, seppure sotto certi aspetti preoccupante, dovrà essere affrontata con serenità e fiducia, proprio per le persone che ci rappresenta-

no, anche con riferimento alla possibilità di avere un rapporto più diretto ed incisivo con le istituzioni pubbliche, a livello politico.

Le iniziative della nostra associazione, in tema di pensioni, sono rivolte anche a trovare soluzioni alternative per quei colleghi ancora in servizio che, purtroppo, non hanno diritto al trattamento pensionistico consortile. Già da tempo abbiamo contattato le organizzazioni sindacali nazionali perché si proceda a dare attuazione alla cosiddetta "previdenza complementare".

Infatti, è previsto che possano essere costituiti "fondi" integrativi dell'assicurazione obbligatoria, attraverso accordi fra lavoratori e datori di lavoro, con il contributo finanziario di entrambi. Le procedure necessarie sono alquanto complesse e richiedono impegno e preparazione tecnica specifica per la loro definizione.

Posso assicurare che da parte della nostra Associazione saranno intraprese tutte le iniziative necessarie perché anche il personale escluso dal trattamento pensionistico consortile, possa giustamente avere un'alternativa forma pensionistica in aggiunta all'INPS.

Per ultimo desidero ancora una volta ricordare che particolarmente in questo momento è necessario ritrovarci uniti nell'Associazione che rappresenta per tutti noi un punto di riferimento a tutela dei nostri interessi e infine raccomando a tutti una partecipazione attiva, un impegno costante e perché no anche una critica costruttiva.

I Pensionati CAP alla manifestazione antisecessionista

Alla manifestazione del 20 Settembre scorso, indetta unitariamente dal sindacato, per dire NO al proposito secessionista di Bossi, hanno partecipato anche i Pensionati del CAP ed i lavoratori dell'Autorità portuale di Genova.

Hanno sfilato, a Milano, da porta Garibaldi a Parco Sempione, dove i leaders Sindacali hanno ribadito la volontà e l'impegno di non mettere mai in discussione l'unità del paese.



Quale autori

di Luigi

ex Dirigente CAP e membro del Con

Siamo in molti a chiederci quale potrà essere, alle soglie del duemila, il futuro del porto di Genova e, in tale situazione, il ruolo da assegnare all'Autorità Portuale. Domanda, questa, che si fa sempre più insistente alla luce dei recenti interventi legislativi sulla portualità e dei successi che Genova sta oggi registrando nei traffici marittimi.

Parlare di futuro è sempre difficile: come già è stato detto, tutto influisce su tutto, il passato fin nei minimi suoi particolari influisce sul presente e sul futuro, e proprio da questa universale e indomabile interdipendenza, cui sempre più spesso si aggiunge il nuovo proveniente dal nulla, se non dalla nostra invenzione, siamo impediti di prevedere oltre un certo grado. Ciò che d'altronde, senza negarci di vivere una vita ordinata a sufficienza, non ce la rende intollerabilmente priva di sorprese e di speranze, come sarebbe se il futuro fosse più trasparente. Compito assai arduo, quindi, quello di decifrare il futuro; meglio allora partire da alcuni elementi certi su cui basare una serie di valutazioni sulle prospettive della nostra portualità. Vediamoli.

1° Il porto di Genova è ormai inserito in una rete logistica e cioè in un sistema altamente complesso, al cui interno vivono e operano numerose realtà (quella strettamente marittima, quella stradale, ferroviaria, aerea, ecc.). Ciascuna di loro interagisce con le altre ed è caratterizzata da una precisa "funzione" che costituisce la sua particolare ragion d'essere e la sua specifica competenza all'interno del sistema complessivo. Da ciò la constatazione che il porto non potrà determinare e progettare da solo il proprio futuro, ma dovrà "fare i conti" con l'evolversi della realtà complessiva in cui si viene a correlare ed integrare. Per di più, il peso d'influenza del porto nell'ambito della rete logistica è, in generale, non prevalente, stante anche l'attuale situazione di concorrenzialità; anzi, l'aspetto più rilevante su cui riflettere riguarda il modo in cui si distribuirà il controllo - totale o parziale - delle varie reti logistiche e questo anche alla luce delle nuove, ulteriori privatizzazioni che, nel nostro paese, stanno interessando e interesseranno tutto il comparto del trasporto. In tale scenario, se vorrà vivere e progredire, il porto dovrà organizzarsi nel suo insieme, in tutte le sue parti, in modo da poter cogliere le occasioni, le opportunità che via via si presenteranno in funzione dell'evolversi della rete logistica che, oggi, possiamo solo immaginare o prevedere con larga approssimazione.

Ecco, allora l'esigenza da tempo sottolineata di concepire e strutturare il porto come sistema (o "sottosistema"

nell'ambito della rete complessiva del trasporto), in grado di ottimizzare le proprie specializzazioni, di integrarsi al meglio con le altre realtà, di adattarsi al cambiamento ed all'innovazione.

2° Il nostro sistema portuale è connotato da un forte pluralismo sociale: sono numerosissime le componenti, le categorie di soggetti che operano al suo interno o che sono strettamente correlati alle sue funzioni ed attività.

Componenti e categorie spesso divise sul piano ideologico: il fenomeno, che ha contribuito negli anni passati alla crisi della nostra portualità ma che è in gran parte ancora presente oggi, impedisce o rallenta la maturazione di un'omogenea cultura portuale e l'individuazione di unitari obiettivi di sistema.

Il sistema portuale, per svilupparsi, non ha bisogno di ideologie, ma di regole, la cui validità deriva da un confronto di istanze e di opzioni in concorrenza fra loro, dal consenso sulle ragioni pratiche della loro esistenza e della necessità del loro rispetto. Scelta di regole, dunque, perché un a serie di precedenti valori cui si riferiva la nostra portualità sono ormai obsoleti, sono inservibili, e devono essere sostituiti con qualcos'altro, che sia magari più contingente e meno idealizzato e però più utile per noi, nel nostro tempo.

Senza una base di regole che tocchino gli aspetti essenziali al suo interno fra le varie componenti, quello portuale resterà allora un sistema a rischio, inaffidabile e, come tale, tenderà ad essere emarginato dal sistema logistico globale.

3° Altra conseguente constatazione è che il sistema portuale nel suo insieme deve essere in grado di darsi una buona amministrazione intesa come cura del presente ed efficace gestione dell'esistente: solo così potranno essere affrontate le trasformazioni e le innovazioni che nel futuro via via si presenteranno, in un giusto equilibrio tra continuità e capacità di adattamento.

Ma cosa significa buona amministrazione? Abbiamo già parlato di capacità di costituire un insieme di regole e di farle rispettare; aggiungiamo la capacità di pianificare, di rappresentare il sistema all'esterno, creando alleanze in una dimensione internazionale, di saper dialogare con le istituzioni, di creare cultura, di contribuire a risolvere i problemi e i conflitti sociali, di promuovere un'equilibrata organizzazione del lavoro (su questo tema vorrei richiamare l'articolo di Sommaviva, pubblicato in prima pagina), di gestire il territorio, di investire nelle infrastrutture e di assicurarne l'efficienza e la funzionalità.

tà nel porto?

Ferretto,

itato Speciale del fondo di previdenza

Gestire bene, quindi, per accettare la sfida della complessità che la globalizzazione dei mercati ci pone.

A me sembra che da queste tre valutazioni emerga in tutta evidenza la necessità di fare riferimento ad un soggetto rappresentativo della comunità portuale con compiti di propulsione e regolazione del sistema.

Diciamo subito che dalla legge del 1994, relativa al riordino della portualità nazionale, esce un'autorità portuale con le ossa rotte, senza un'adeguata strumentazione per svolgere questo essenziale compito. Essa paga la scelta del legislatore, fatta in quell'occasione, di limitare e togliere spazio all'azione dell'ente portuale che la precedente normativa aveva configurato nei porti di maggior rilievo (e ciò in ragione soprattutto delle esperienze negative maturate), senza tuttavia porre contestualmente le basi per un nuovo soggetto attrezzato per la gestione del sistema portuale ed in grado di consentirne l'inserimento nel sempre più ampio spazio geo-economico di scambio a livello mondiale, spazio che si è venuto a creare per effetto del recupero all'economia di mercato di sempre nuove aree (Asia dell'Est, America latina, ecc.). In altri termini, la logica troppo centralistica che permea la legge del '94 determina tutta una serie di rigidità e complessità nelle gestioni portuali che mal si attagliano al processo, ormai inarrestabile, di formazione di un'economia globale senza frontiere, dove una delle funzioni trainanti è costituita da un'eccezionale dinamica degli scambi di beni (oltre che di servizi, di capitali e tecnologie) che chiama ovviamente in causa tutto il sistema del trasporto. Di qui l'esigenza, da molti avvertita – specialmente a Genova che, come il solito, è all'avanguardia anche su questo tema – di procedere ad una revisione della legge '94 che comprenda un novo modello di Autorità Portuale.

Quali possono essere le linee guida per la riforma dell'Autorità Portuale?

Tutta una serie di dibattiti tra esperti ed operatori del settore hanno fatto emergere al riguardo alcune importanti indicazioni che cercherò di sintetizzare nei sei punti seguenti:

- 1) articolazione della portualità nazionale in sistemi portuali distinti su diversi livelli di scala (internazionale, nazionale, regionale) in funzione del ruolo a loro assegnato e con disciplina differenziata;
- 2) definizione di un soggetto pubblico-economico espressione degli Enti Locali e segnatamente delle municipalità interessate, cui affidare il governo del sistema portuale;

- 3) *attribuzione a tale soggetto di poteri di regolazione e pianificazione del sistema e delle attività che in esso si svolgono, di progettazione, di investimento, di formazione professionale e di promozione nonché di poteri autoritativi di controllo e di verifica ai fini sia della salvaguardia di rilevanti valori quali la sicurezza del lavoro e l'ambiente sia della corretta gestione delle infrastrutture portuali e dei terminali. A tale soggetto, inoltre, dovrà essere riconosciuta la facoltà di promuovere e costituire società di capitale per lo svolgimento di compiti strumentali in funzione dei suoi obiettivi istituzionali;*
- 4) riforma degli organi del soggetto di sistema in modo da assicurare la massima snellezza e incisività di funzionamento nonché un'alta qualificazione tecno-professionale specifica; la gestione amministrativa e del personale dovrebbe seguire le norme civilistiche;
- 5) ripensamento della natura e della disciplina delle aree e dei beni portuali, che dovrebbero distaccarsi dal demanio statale; semplificazione procedurale per la definizione dei piani regolatori portuali e delle relative varianti nonché per l'approvazione e la realizzazione di opere ad essi conformi;
- 6) riforma del sistema di finanziamento, nel senso di assicurare la più ampia autonomia finanziaria al soggetto di gestione del sistema secondo il modello europeo portuale. In particolare dovranno essere devolute a tale soggetto quote delle tasse portuali e dei diritti erariali prodotti nel porto (nel porto di Genova lo Stato incamera a tale titolo intorno ai 1500 miliardi l'anno) da utilizzare per l'adempimento dei compiti istituzionali e per la realizzazione e manutenzione delle infrastrutture in conformità ai piani di sviluppo.

Concludendo: il porto di Genova è in grande crescita; questa crescita, promettente ma ancora gracile, deve essere consolidata attraverso una nuova configurazione della Autorità Portuale, una forte e flessibile organizzazione di sistema, adeguati investimenti in infrastrutture portuali e logistiche ed in tecnologia, un'alta specializzazione e qualità dei servizi. Obiettivi, questi, raggiungibili solo in presenza di una salda coesione fra il Porto, la città e gli altri Enti locali, che garantisca quella "piattaforma portuale" necessaria per collocare e mantenere Genova nei mercati internazionali.

E non nel futuro, ma già da oggi tutti aspettiamo proprio questo. E su questo terreno ci sembra necessario impegnarsi in prima persona.

CIRCOLO RICREATIVO AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA E SOCIETÀ ASSOCIATE

Via di Francia 2 - tel. 2412866

TESSERAMENTO 1998

A partire dal 1 ottobre c.a. sono aperte le iscrizioni al Circolo; si rammenta che per i soci il tesseramento è automatico e pertanto, coloro che volessero rassegnare le dimissioni sono invitati a farlo, per iscritto entro e non oltre il 31 ottobre. Per i nuovi iscritti, che aderiranno entro il 31 ottobre, la trattenuta sarà effettuata nella busta paga, dopo tale data la quota sarà versata in Segreteria.

Il CIRCOLO RICREATIVO, centrale di cultura, tempo libero, sport, ricreazione offre ai propri soci in adeguate strutture, centri di interessi strutturati in sezioni:

BALLO, BIGLIARDO, BOCCE, CANOTTAGGIO, CICLISMO, CINEMA, CULTURA, FILATELIA, FOTOGRAFIA, MODELLISMO, MUSICA, NAUTICA, PESCA, SUB, TENNIS, TURISMO E VELA.

Presso la sede sociale del CIRCOLO si trova la sala assembleare che può contenere sino a 500 persone e le attrezzature di:

BIBLIOTECA, SALA RIUNIONI, SALA PER CINEMA E ASSEMBLEE, SALA BIGLIARDI, PING PONG, PIANOFORTE, CHITARRE, CAMERA OSCURA PER SVILUPPO FOTOGRAFIE, TOMBOLA ELETTRONICA, CAMPI BOCCE.

Presso le sedi distaccate di Punta Vagno e di Sestri Ponente si svolgono attività legate alla nautica e il circolo è dotato di barche a vela e barche per canottaggio. Nella zona di San Benigno si trova un bocciodromo coperto, utilizzabile tutto l'anno e con qualsiasi condizione di tempo, gestito in collaborazione con il circolo dei portuali.

Il CIRCOLO ha in dotazione mezzi di trasporto sociali.

I SOCI DEL CIRCOLO CHE NON HANNO ANCORA RITIRATO LE NUOVE TESSERE SOCIALI E I NUOVI LIBRETTI DELLE CONVENZIONI SONO PREGATI DI RITIRARLE, CON LA MASSIMA SOLLECITUDINE PRESSO LA SEGRETERIA.

ATTIVITÀ E CORSI DEL CIRCOLO PER L'ANNO '97-'98

Sono in corso di attuazione e di svolgimento i corsi annuali, che il Circolo propone, tenuti da insegnanti qualificati e istruttori professionali:

- 1) CORSI DI MUSICA: chitarra , pianoforte e per la prima volta anche canto;
- 2) CORSO DI PITTURA E DI DISEGNO;
- 3) CORSO DI MODELLISMO;
- 4) CORSO DI TENNIS;
- 5) CORSO DI CANOTTAGGIO;
- 6) CORSO DI VELA;
- 7) CORSO DI SUB;
- 8) CORSO DI DANZA.

Inoltre si svolgono le seguenti attività: CICLISTICA, BOCCIOFILA, FILATELICA E FOTOGRAFICA.

Per tutte le informazioni telefonare alla segreteria del circolo (via di Francia 2): 2412866.

INFORMA SOCI

CONVOCAZIONE ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI

Il giorno 22 novembre 1997 alle ore 00 in prima convocazione e, mancando il numero legale, il giorno 24 novembre 1997 alle ore 17 in seconda convocazione, avrà luogo, nei locali della Sede Sociale di via di Francia 2, l'Assemblea Generale dei Soci del Circolo Ricreativo CAP per discutere e deliberare sul seguente ordine del giorno:

- 1) relazione sull'attività del Circolo nel biennio 1994/95;
- 2) nomina della Commissione elettorale per l'elezione del Consiglio Direttivo del Circolo per il biennio 1998/1999;
- 3) varie.

Si raccomanda la massima partecipazione a tutti i soci del Circolo essendo l'Assemblea la sola sede adatta per esporre problemi, suggerimenti, critiche per una migliore e democratica vita del Circolo Aziendale.

ABBONAMENTI PROSA STAGIONE 1997 - 1998

Il Circolo ha disponibili abbonamenti per il TEATRO STABILE CITTÀ DI GENOVA e per il NUOVO POLITEAMA GENOVESE a prezzi ridotti, chi fosse interessato può rivolgersi presso la sede sociale del Circolo nelle ore d'ufficio. Sono anche disponibili i CARNET del CINEMA (abbonamento a 7 spettacoli) a £. 50.000.

Il Circolo ha acquistato alcuni abbonamenti:

- per la stagione calcistica,
- per la stagione di prosa,
- per la stagione di musica lirica,
- da dare in uso gratuito ai Soci.

Gli abbonamenti saranno sorteggiati tra i soci, che ne avranno fatto richiesta alla segreteria. L'abbonamento potrà essere ritirato presso la sede del circolo due giorni prima dello spettacolo e riconsegnato il giorno successivo l'avvenimento.

Coloro che utilizzeranno gli abbonamenti verranno esclusi dai successivi sorteggi.

Prenotazione dolci natalizi

Come consuetudine annuale, il Circolo accetta prenotazione dei soci per l'acquisizione di prodotti natalizi a prezzi competitivi. Si tratta di pandolce, pandoro delle ditte Grondona e Paluani, di torroni e cilindri di cioccolata della ditta Pernigotti e di marron glacé. Le prenotazioni sono possibili presso la segreteria del Circolo.

TURISMO

SETTIMANE BIANCHE

Hotel in zona - Monclassico - Terzolas

Offre una moderna zona per lo sci in un ambiente tradizionale. Una fitta rete di impianti serve oltre 100 Km. Di piste.

Tre moderne stazioni invernali: Folgarida e Marileva collegate con Madonna di Campiglio in un unico carosello con piste che rasentano i 3000 metri.

Costruiti secondo i più moderni criteri alberghieri, dispongono di camere con servizi, televisione, telefono e balcone. Sala soggiorno, TV, taverna, bar.

Conduzione familiare, cucina accurata con specialità tipiche locali e piatti nazionali.

Trasporto in quota a cura dell'albergo.

HOTEL "PIPPO"



HOTEL "HOLIDAY"



CENONE di capodanno facoltativo, supplemento di £.40.000:

Le quote comprendono: 7 giorni di pensione completa più il pranzo di arrivo, camere con servizi.

Le quote non comprendono: bevande ed extra in genere.

E' possibile consumare il pasto in quota, ai bordi delle piste.

Camera singola + £.10.000 al giorno.

PER TUTTE LE INFORMAZIONI TELEFONARE ALLA SEGRETERIA DEL CIRCOLO, VIA DI FRANCIA 2 - TEL. 2412866

VEGLIONISSIMO DI CAPODANNO

Il Consiglio organizza presso il Ristorante "CAPURRO" il veglione di Capodanno, con cena e con orchestra, riservato ai soci del Circolo. L'appuntamento è alla Fiera del Mare - Pad. B 2 piano.

Il Circolo ha intenzione di organizzare per i mesi di giugno 1998, una crociera di 7-8 giorni nel Mediterraneo, con itinerario prevalente verso le isole greche.

Chi fosse interessato all'iniziativa è pregato di comunicarlo alla Segreteria del Circolo al più presto, perché in base alle adesioni, di massima, si possono ottenere migliori condizioni di trattamento a prezzi convenienti.