

**Infortunati
Procedure
più snelle
all'Inail**

ROMA L'ente di assicurazione per gli infortuni sul lavoro, l'Inail, vuole mani libere per la gestione delle risorse di cui dispone, sperando così di ridurre il disavanzo che lascia parzialmente scoperto il pagamento degli indennizzi agli infortunati. È l'opera di «delegificazione» degli enti assicurativi e previdenziali avviata con la conversione in legge del decreto 442 (grazie al quale è stato possibile anche all'Inps semplificare alcune procedure) può essere un punto di partenza in questa direzione, ha detto in sostanza il presidente dell'Inail Alberto Tomassini ieri durante la conferenza stampa tenuta insieme al ministro del Lavoro Rino Formica per presentare i primi provvedimenti adottati dall'Inail in applicazione del decreto: «Il nostro obiettivo è togliere i lacci e iaccioli che ci impediscono di utilizzare al meglio le nostre risorse», ha affermato Tomassini. Ma il problema centrale del superamento di un disavanzo previsto per l'88 in 2.556 miliardi, ha riconosciuto lo stesso Tomassini, resta quello dell'adeguamento delle tariffe dell'industria e dell'agricoltura, ovvero dei premi che gli imprenditori versano all'Inail per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro dei loro dipendenti. Tant'è vero che per la prima volta l'Inail ha previsto per l'88 un disavanzo di cassa di 540 miliardi, che rischia di mettere l'istituto in condizioni di non poter erogare le prestazioni. Un rischio che appare solo sulla carta, perché un primo adeguamento delle tariffe c'è stato da parte dell'industria (490 miliardi a luglio 88), mentre l'agricoltura dovrebbe raddoppiare la propria quota a 900 miliardi. Comunque con la «delegificazione» del Consiglio d'amministrazione dell'Inail la presidenza del ministro Formica, ha innovato alcune procedure per migliorare la ripartizione dei premi d'assicurazione, la soluzione dei loro contenziosi e l'arrogazione delle prestazioni: la denuncia di infortunio potranno essere presentate nell'ufficio territoriale in cui ha domicilio l'assicurato, invece di quello relativo alla sede dell'azienda in cui lavora, e le prestazioni saranno maggiormente vicine alle retribuzioni contrattuali.

**Il progetto di ristrutturazione
slitta alla fine di giugno
E l'attuale regime nella Cee
può essere prorogato fino al '90**

**Ma le condizioni sono dure
Incombe sempre di più il rischio
di massicce chiusure di impianti
e Bagnoli continua a tremare**

**Siderurgia, boccata d'ossigeno
da Bruxelles**

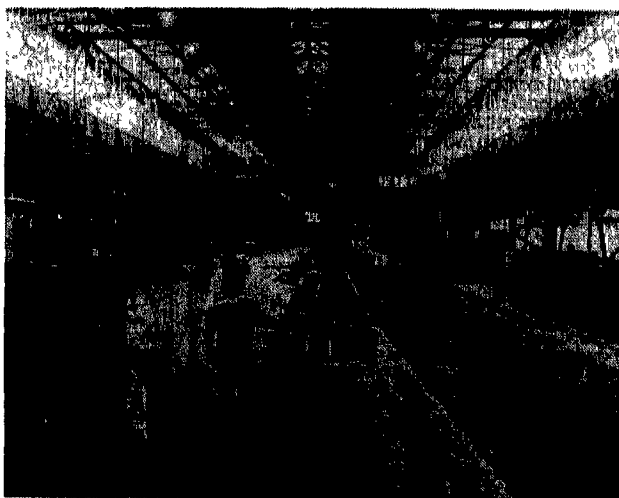
Compromesso, a Bruxelles, sulla ristrutturazione della siderurgia europea. Le quote di produzione che avrebbero dovuto scomparire tra una settimana sono prorogate al 30 giugno e potrebbero essere fatte scivolare fino alla fine del 1990. Le condizioni perché ciò avvenga, però, sono dure e potrebbero configurare massicce chiusure di impianti. Per l'Italia, restano tutte, le preoccupazioni su Bagnoli.

DAL NOSTRO CORISPONDENTE
PAOLO BOLDINI

BRUXELLES. Un compromesso raggiunto in extremis (in mancanza di intesa il mercato sarebbe stato interamente liberalizzato il 1° gennaio) tra il Consiglio dei ministri dell'industria e la Commissione Cee è arrivato ieri a dare un po' di respiro alla siderurgia europea, sulla quale continua a profilarsi, comunque, la minaccia dei tagli e delle chiusure. Il compromesso è stato raggiunto, ieri a Bruxelles, al termine di una giornata di difficili discussioni tra due fronti, uno capitanato dal commissario Karl-Heinz Narjes - dietro il quale la Commissione era tutt'altro che compatta, ma che poteva contare sull'appoggio di britannici, olandesi e danesi - e l'altro formato dai paesi che hanno più motivi per temere l'«effetto manganese», ovvero la Germania federale, la Francia, il Belgio, il Lussemburgo, la Grecia e, soprattutto, l'Italia, che ha seri motivi di temere per le sorti di Bagnoli. L'accordo è stato approvato ieri sera prevede che il regime delle quote di produzione attualmente in vigore verrà prorogato almeno al 30 giugno per i prodotti più «caldi», ovvero quelli delle categorie 1A (acciaio caldo), il gruppo della produzione di acciaio, 1B (acciaio a freddo), 2 (acciaio a caldo) e 3 (acciaio a freddo). La liberalizzazione del 1° gennaio, invece, come previsto - e nessuno aveva obiezioni di fondo - per le categorie 4 (vergelle) e 5 (acciaio mercantile). La categoria 5 (tondini) è

gni garantiti» verranno sempre misurati sul 75% del surplus stimato dalla Commissione, che è di 11,1 milioni di tonnellate. Con la differenza, però, che stavolta la decisione spetterà alla Commissione stessa. Il che lascia del tutto aperta la prospettiva di una ripresa dei contrasti.

Tanto più che, per rendere possibile la via d'uscita di ieri, il Consiglio ha dovuto accettare in blocco la stima chedelle supercapacità produttive è venuta da Narjes e che è ampiamente contestabile e contestata. Come si desume dalle cifre citate sopra, infatti, il surplus di capacità per colla a caldo e a freddo, lamiere quarto e travi, secondo la Commissione raggiunge i 20,7 milioni di tonnellate, mentre il Comitato dei tre saggi che era stato nominato qualche settimana fa nel tentativo, fallito, di indicare un compromesso, l'aveva quantificato in 16 milioni di tonnellate. La dimensione del 75% sui 20,7 milioni, proposta dalla Commissione, fa avvicinare la dimensione dei tagli, quindi, al totale delle supercapacità calcolate nella misura più realistica dei 16 milioni di tonnellate. È difficile dire, allo stato delle cose, quali potranno essere gli effetti pratici del compromesso di ieri. I governi dei Dodici dovranno, prima ancora di affrontare il capitolo delle chiusure, condurre un delicato negoziato per decidere in che misura i vari paesi contribuiranno al raggiungimento del 75% complessivo, e da segnali che giungono dalla delegazione italiana (guidata dai ministri della Partecipazioni statali Craxi e dell'Industria Battaglia) pare essere diffusa la sensazione che siano in atto manovre per far pagare all'Italia alla Finisider in particolare e a Bagnoli ancora più in particolare, un prezzo spropositato rispetto a responsabilità che esistono anche altrove.

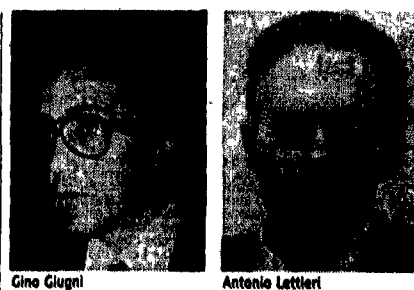


**Brescia, Natale di lotte
Ancora licenziamenti**

BRESCIA. Natale di lotta in due aziende bresciane: la Vivi di Pontevico e la Valsella di Castenedolo, l'azienda passata, purtroppo, agli allori della cronaca in sospetto di traffico illegale di mine con l'Iran. L'azienda di Pontevico, del settore metalmeccanico e produttrice di biciclette, è presidiata da ieri mattina con i lavoratori in assemblea permanente dopo che la direzione ha iniziato le procedure per il licenziamento di 52 lavoratori, un quarto dei dipendenti, respingendo le richieste avanzate dalla Fiom e dalla Fim di accedere, in questa fase, all'attivazione degli ammortizzatori sociali (Cassa integrazione e contratti di solidarietà). Richieste illustrate anche

nel tardo pomeriggio di lunedì, nel corso di un tentativo di mediazione, infruttuoso, operato dallo stesso prefetto di Brescia dopo i deludenti incontri avvenuti, a più riprese, presso l'associazione industriale di Brescia che sinora ha avallato le posizioni della ditta e le sue motivazioni sulla necessità di tagli occupazionali per rendere la Vivi più competitiva sul mercato. Fra le manifestazioni di lotta decise dalle organizzazioni sindacali una fiaccolata per le vie della cittadina della bassa bresciana per giovedì, vigilia di Natale. Fa seguito ad uno sciopero generale di zona effettuato nei giorni scorsi dal metalmeccanico a sostegno della vertenza Vivi.

Trenta licenziamenti invece sono stati richiesti dalla Valsella, azienda del gruppo Fiat, su cento dipendenti. Dopo un lungo ricorso alla cassa integrazione e motivati dalla precaria situazione legale in cui si trova ad operare l'azienda dopo l'intervento della magistratura: l'inchiesta è tuttora in corso a Brescia. Rinunciando finora ad affrontare, in termini concreti, il problema della riconversione produttiva dell'azienda. La difficile situazione Valsella è stata prospettata all'assessore provinciale al lavoro Bosio che ha assicurato oltre alla solidarietà l'impegno della Provincia di avviare contatti per il ritiro dei licenziamenti e per favorire una positiva soluzione della vertenza.



**Scioperi nei servizi
Sindacati al Senato:
l'«autoregolamentazione»
si può fare così**

STEFANO BOGGERETTI

ROMA Il fatto nuovo è nella «delega» ad una sola persona. Ieri pomeriggio, le tre organizzazioni sindacali sono andate a palazzo Madama per essere ascoltate (in una «audizione», come si dice nel linguaggio della Gazzetta Ufficiale) dalle commissioni Affari costituzionali (presieduta da Ciugi) e Lavoro (presieduta da Ciugi). Il tema è quello che riempiva fino a pochi giorni fa le pagine dei giornali, ma che ora - cadute forse le possibilità di utilizzarlo «contro» il sindacato - è stato un po' accantonato: la regolamentazione degli scioperi nei servizi. Tema sul quale, si sa, il sindacato non ha ancora una posizione unitaria. Certo, non si è più alla contrapposizione tra i sostenitori della legge comune (la Uil) e i fautori di una soluzione contrattuale (la Cgil e la Cisl) ma una posizione comune a tutte e tre le confederazioni ancora non c'è. Però (ed è forse questa la notizia più importante della giornata di ieri) le tre organizzazioni sindacali possono di nuovo parlare con una «voce» anche su questo argomento. Davanti ai senatori membri delle due commissioni, infatti, Cgil, Cisl e Uil hanno espresso le loro posizioni, affidandosi al discorso di un solo dirigente: Tonino Lettieri, segretario confederale della Cgil, ha parlato a nome di tutte e tre, cosa impensabile anche solo fino a due settimane fa.

L'audizione di ieri si è conclusa così. Senatori e sindacati si sono dati appuntamento a metà gennaio, per tornare a discutere. Ieri (lunedi) sono cominciati gli incontri preparatori per il contratto che vale per tutti i pubblici dipendenti (si chiama contratto intercompartimentale). Cgil, Cisl e Uil vogliono inserire il nuovo codice di autoregolamentazione delle lotte. Spera il governo facilitare questa strada, se davvero vuole risolvere il problema degli scioperi selvaggi e non solo aggirarlo strumentalmente.

**All'Italia
Fiumicino:
assenso al
sindacato**

ROMA Sono proseguite anche ieri a Fiumicino le assemblee del personale di terra sulla proposta di mediazione avanzata dai ministri Formica e Manfrotto per il rinnovo del contratto della categoria. Anche queste riunioni, svoltesi nel rispetto dei codici di autoregolamentazione e assicurando i servizi, hanno confermato l'adesione dei dipendenti alla mozione contenente i tre punti ritenuti essenziali da Cgil, Cisl, Uil per una ipotesi di rinnovo del contratto. Le parenze di voli dall'aeroporto sono avvenute senza ritardi nei 35 (tra nazionali e internazionali) predisposti dall'Alitalia fino al 6 gennaio. Restano operativi, invece, 390 voli di cui 82 da e per le isole e tutti gli intercontinentali. Non si registrano inoltre disagi di alcun tipo per i passeggeri. Intanto i sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil dei marittimi hanno, per ora, confermato lo sciopero in programma per il 12 gennaio 1988 anche dopo l'incontro, svolto ieri con il ministro della Marina mercantile, Giovanni Prandini e con i rappresentanti della Finmare, della Tirrenia e della Federlinea per un esame delle vertenze e della situazione in atto nel settore. In un comunicato del ministero si assicura che «l'incontro con i rappresentanti sindacali ha consentito un ulteriore approfondimento della situazione e si è concluso con l'accoglimento, da parte di tutti, delle proposte del ministro». Queste, secondo il comunicato, consistono: nell'effettuazione di un nuovo incontro, il prossimo 6 gennaio, tra le parti a Napoli sui problemi della Tirrenia e della simmetrica costituzione di un gruppo operativo «per un esame di tutte le questioni del settore marittimo».

Per il terzo anno domanda europea in aumento

**L'auto corre ancora veloce
ma il mercato è... accidentato**

Grazie Europa, applaudono i grandi costruttori di automobili. Per il terzo anno consecutivo la domanda continua ad aumentare raggiungendo quest'anno il livello record di 11,5 milioni di vetture. Ma gli esperti sono divisi sulle previsioni: si teme una crisi di sovrapproduzione, mentre si ricomincia a limare la manodopera. E i giapponesi, sempre più aggressivi, sono decisi a sfruttare la rivalutazione del yen.

ANTONIO POLLICINO BALIMBENI

MILANO. Si lavora a orario ridotto all'Audi. Alla Régie Renault hanno già fatto i conti: meno 3.800 dipendenti nel 1988 per ottenere un salto di produttività del 5%. Da Wolfsburg, il presidente della Volkswagen Carl H. Hahn, corregge il tiro delle sue ambizioni mettendo fine all'avventura americana: «Il nostro traguardo numero uno si chiama Europa, su di essa concentriamo i nostri sforzi». La Fiat di Agnelli-Romiti si frega le mani per gli utili di bilancio e i buoni risultati delle vendite, in eterna competizione al vertice della piramide dei produttori europei con la Volkswagen. L'operazione Alfa Romeo ne ha rinfocato l'immagine, ma non è tutto oro quel che vien fatto luccicare. E ancora troppo abbianciata rispetto alla rivale tedesca, troppo dipendenti da quel 70% di automobili che vende sul mercato interno in condizioni di leadership nella politica dei prezzi. E le stesse previsioni di stordimento negli Stati Uniti con le vetture di alta classe e sportive, le Alfa Romeo per intendere, sono state ritoccate non poco: dalle 60mila di cui si parlava all'epoca dell'accordo con l'Iri per la cessione della casa del bicolore si è

quote di mercato le case hanno proposto nuovi modelli che, nella maggior parte dei casi, hanno richiesto l'attivazione di nuova capacità produttiva. Tutti d'accordo invece nel considerare in netto progresso i giapponesi. L'export giapponese aumenterà del 19% nella Comunità. Ma c'è ben altro. Il mutamento delle ragioni di cambio yen-dollaro ha fatto diventare l'espansione all'estero delle case automobilistiche giapponesi un «fattore di primaria importanza» (Volpato). Due le ragioni: aggirare le barriere protezionistiche e ritenere un frazionamento del rischio d'impresa. Fino al 1981, i giapponesi controllavano 23 stabilimenti all'estero. Ora siamo al salto: dietro la Honda stanno procedendo in ordine compatto anche le altre case giapponesi Nissan, Toyota, Mitsubishi, Suzuki. Tenendo conto degli stabilimenti già funzionanti e di quelli previsti entro il 1989-90, negli Stati Uniti i giapponesi costruiranno circa due milioni di vetture, quattrocentomila in Canada, centomila in Europa. Qui, nel vecchio continente, sul piano dell'engineering è al via la Honda con l'accordo con il gruppo inglese Austin-Rover che potrebbe aprire la strada a progetti di assorbimento e anche dell'utilizzo di un terreno già acquistato in Gran Bretagna per un nuovo stabilimento. Seguita dalla Nissan, con un impianto a Washington per centomila vetture entro il 1990. Più altre iniziative in Spagna e Portogallo (Nissan ha acquistato la Motor Iberica) e l'accordo Toyota Volkswagen per montare in Rfr 15mila furgoncini giapponesi.

**Acì: turismo
in pericolo
senza
benzina verde**

MILANO «L'Italia corre il rischio di penalizzare il turismo straniero se non sarà trasformata la rete di distribuzione della benzina normale, oggi non più usata, in una rete per la benzina verde». Il grido d'allarme è stato lanciato dal presidente dell'Acì di Torino, Emiliano Cristillini. Il quale ha accusato non meglio identificate «burocrazie» perché lasciano marcire il problema. Poi, evidentemente preoccupato di aver alzato troppo il tiro, ha precisato che «dovrà essere ridimensionato l'allarme per l'inquinamento provocato dagli autoveicoli se si considera che solo l'11% del petrolio consumato va attribuito alla motorizzazione. Ben altre sono le fonti di inquinamento che devono essere più attentamente seguite e controllate». La Comunità europea ha predisposto una serie di norme che entreranno in vigore tra il 1988 e il 1991 per l'emissione del gas di scarico in funzione della cilindrata. Norme abbastanza blande se confrontate con quelle giapponesi e americane. Per le vetture di grandi dimensioni la perdita di potenza e i maggiori costi derivanti dai congegni antinquinamento (marmitta catalitica) possono essere facilmente fronteggiabili. Non così per le vetture di classe utilitaria.

**La soluzione di un problema!
IL VINO NEL BICCHIERE**

Contentitore da 250 cc., igienico, pratico, conveniente. Disponibile nelle seguenti qualità, in cartoni da 24 PZ. - BARBERA DEL PIEMONTE, BARBERA DI LOMBARDIA, MERLOT DEL VENETO, ROSATO, BIANCO SANTANDREA, CASTELLI ROMANI, TOSCANO.

CALDIOROLA

TEL. 039/9200125 r.a. - Telex 312814 CALDI