

Borsa  
+0,58%  
Indice  
Mib 1.049  
(+49 dal  
2-1-1989)

Lira  
Debole  
tra le monete  
principali  
del sistema  
monetario

Dollaro  
È tornato  
a scendere  
lievemente  
(in Italia  
1.430,90 lire)

## ECONOMIA & LAVORO

Lavoro  
Giustizia  
civile  
al blocco?

ROMA. Blocco della giustizia civile a causa del processo del lavoro? Il rischio è serio. Nel 1988 i processi sono stati 1.028.000, e hanno gravato su un organismo di magistrati fermo al 1973. Questa è la situazione allarmante che emerge da una ricerca dell'Ispes, che reca il significativo titolo «Giustizia (non) è fatta».

In particolare sono stati esaminati due quinquenni diversi dal punto di vista del clima politico, economico e sociale: il biennio 1977-81 e il triennio 1982-84. Finito l'andamento delle controversie. Nel primo quinquennio passarono 425.000 (1977) a più di 470.000 (1979). Il secondo a poco più di 456.000 nel 1981. In definitiva diminuzione nel secondo periodo esaminato, il che quantitativamente può essere toccato nel 1986 con 418.000 procedimenti. Ma subito dopo si ha un repentino aumento: 471.000 processi nel 1987 e addirittura oltre 526.000 nel 1988.

La situazione più preoccupante si registra nel Sud, che passa da 43.312 cause pendenti all'inizio del 1984 alle oltre 79.000 del 1988. Nord e Centro, invece, registrano incrementi più contenuti.

Riguardo alla durata delle cause è stato considerato il tempo che intercorre tra l'iscrizione a ruolo e la data della prima udienza, nella quale di norma dovrebbe essere risolto il conflitto. Nel 1986 si va dagli 81 giorni di Milano e Torino ai 239 di Salerno per il primo grado (le preture) e dagli 88 giorni di Perugia ai 421 di Roma per il secondo grado (il tribunale). E tuttavia, nonostante l'aumento delle cause, l'organico dei giudici è rimasto invariato. A Roma, per esempio, ai 40 pretori previsti sono presenti solo 29.

Riguardo alla tipologia delle cause, il 31,7% concerne il lavoro subordinato e il 31% di quelle per lavoro autonomo riguardano la retribuzione. Per quelle di previdenza, la maggioranza (75% circa) riguarda pensioni di invalidità. Le cause per invalidità sono aumentate negli ultimi anni parallelamente alla maggiore severità con cui l'Inps esamina le richieste di concessione. Si è passati, infatti, dalle 219.622 domande accolte nel 1981 alle 265.513 del 1988.

Ad aumentare, considerevolmente negli ultimi due anni le vertenze hanno contribuito anche alcune situazioni particolari. La trasformazione delle ferrovie da ente pubblico a ente privato, per esempio, ha comportato il passaggio di tutte le controversie dalla giurisdizione amministrativa alla giurisdizione civile, e cioè alle preture del lavoro.

Nell'Italia dei ticket sanitari e dei tagli alle Ferrovie i soldi per le grandi società costruttrici non mancano mai

Dal 1987 lo Stato ha finanziato opere per 4250 miliardi In alcuni casi necessarie, in altri assolutamente no

# Autostrade sempre più grasse



Una immagine aerea della A-14 nei pressi di Bologna

Nell'Italia dei ticket e dei tagli alle Fs, i soldi per le autostrade non mancano. Dal 1987 ad oggi lo Stato ha erogato 4250 miliardi di lire alle società private che gestiscono le autostrade. Il governo afferma il responsabile dei trasporti del Pci, Libertini - nello stesso tempo ha tagliato tutti gli investimenti alle Fs. Una lettera dei ferrovieri comunisti a lavoratori e utenti.

PAOLA SACCHI

ROMA. In molti casi, necessarie, in diversi altri no, ma come lunghi. Un po' di queste, parallele, talvolta, a superstrade e ferrovie, in barba a quella programmazione dettata dal piano generale dei trasporti. E soprattutto tenaci e potenti divoratrici di pubblici denari. Autostrade: ovvero un pozzo di S. Patrizio dei soldi dello Stato. Uno dei più grossi business messi in atto negli ultimi decenni da una miriade di società concessionarie. Il business iniziò alla fine degli anni '50. L'Italia delle strade strette e dissestate di autostrade aveva bisogno quasi come il pane; lo Stato, in cerca di quattrini, ne affidò la costruzione e gestione ad alcune società, erogando loro pesanti contributi non superiori al 40% dei costi delle opere, con la clausola che le società concessionarie, se avessero superato l'8% degli utili, avrebbero dovuto rendere questi

esempi, di opere importanti come l'autostrada Torino-Torino e altre invece in molti tratti, come è il caso della Civitavecchia-Livorno, che rischiano di essere un di più rispetto a grandi arterie, in fase di potenziamento, come l'Aurelia. «Il problema», dice Loti, «non è demonizzare le autostrade, il problema è lo scorporo tra trasporto pubblico e trasporto privato, quello scandalo che vede da decenni società varie, senza soldi allo Stato senza nulla rendergli».

Proprio ieri il coordinamento dei ferrovieri comunisti ha deciso di inviare una lettera aperta a lavoratori e utenti denunciando che «l'Italia è avviata ad entrare nell'Europa del '92 con una ferrovia arretrata, troppo piccola, un sistema di trasporti vecchio, dominato all'85% dal traffico privato su gomma». Il tutto mentre in Europa si comincia ad attuare un programma per la costruzione di linee ad alta velocità per 11.000 chilometri. E il tunnel sotterraneo della Manica nel '95 sarà una realtà. Una ragione in più secondo i ferrovieri del Pci per ben utilizzare il voto del 18 giugno. Ieri anche il presidente della commissione Trasporti del Senato, il dc Bernardi, ha affermato che «alta velocità non vuol dire treni per i vip. Ma il busines autostradale, intanto, va avanti».

Ma come scappano fuori quei 4250 miliardi in questi tempi di restrizioni a bus e metrò (il decreto trasporti taglia 400 miliardi in gran parte destinati al trasporto urbano) e di abitare nei confronti dell'alta velocità ferroviaria? Il senatore comunista Maurizio Loti spiega che questi soldi sono stati stanziati in base ad un programma triennale e al primo stralcio attuativo del piano decennale della grande viabilità. Sono soldi che riguardano la costruzione, ad

## Si tratta sugli organici Bagnoli: da Bruxelles un rinvio «elettorale»

Rinvio dello scontro alla Commissione Cee sulla siderurgia italiana. La vicinanza dell'appuntamento elettorale avrebbe suggerito ai commissari di evitare scelte comunque impopolari. Probabilmente salterà anche l'appuntamento postelettorale. Perché il governo italiano non sarà ancora in grado di decidere. Iva e sindacati hanno raggiunto un'intesa sul negoziato per gli organici.

MILANO. In pieno clima elettorale la Commissione europea, riunita ieri a Bruxelles, ha pensato che fosse più saggio rinviare di due settimane ogni decisione sulle richieste italiane di deroga alla chiusura di stabilimenti siderurgici. La notizia è stata diffusa senza alcun commento o spiegazione ulteriore.

Dunque il verdetto su Bagnoli, Torino e Sesto San Giovanni sarà rinviato almeno al 21 giugno. Almeno. Perché trattandosi di decisioni fuori dall'ordinaria amministrazione non è affatto detto che per il 21 il governo italiano, in crisi, sia in grado di discutere e

soprattutto di sottoscrivere impegni.

L'accordo sulle procedure del negoziato sugli organici è arrivato nel tardo pomeriggio, entro il 3 luglio saranno esaminati gli organici dello stabilimento di Bagnoli.

Secondo quanto rende noto il verbale della riunione firmato da azienda e sindacati, si prevede a partire dal prossimo 19 giugno un esame delle azioni industriali e produttive Iva nell'area di Bagnoli. Altri incontri, programmati per il 14, il 16, il 23 e il 26 giugno saranno dedicati rispettivamente alle seguenti aree produttive: laminazione, stafi, ser-

vizi e manutenzioni, area a caldo. In tali incontri - è detto nel verbale - verranno altresì esaminati, in termini puntuali, le caratteristiche professionali di tutti i lavoratori delle singole aree anche in relazione ai processi di mobilità interna ed esterna nonché alle specifiche esigenze di addestramento e qualificazione. I risultati dei predetti esami ed incontri saranno oggetto di una valutazione complessiva e conclusiva da parte dell'azienda e dei sindacati il 3 luglio.

Il documento afferma inoltre che in quella sede verranno in particolare definite le modalità operative della nuova organizzazione del lavoro nonché le forme di trattamento economico e di supporto delle attività addestrative e di riqualificazione professionale, e di mobilità interna ed esterna. L'Iva infine ha espresso ai sindacati la propria disponibilità ad estendere ai lavoratori di Bagnoli i contenuti dell'accordo integrativo siglato il 20 maggio scorso.

## I sindacati trattano con la Fiat «Almeno 70mila lire al mese in più»

«Discutiamo prima della struttura del salario, del modo di collegarlo all'andamento dell'impresa. Poi, tra qualche settimana, vi diremo quanti soldi intendiamo darvi». Con questa posizione, che non promette nulla di buono, la Fiat si è presentata alle trattative con Fiom, Fim, Uilim e Sida. I sindacati sembrano concordi nel rivendicare almeno un milione e 400 mila lire.

TORINO. «Con i licchi secchi è difficile fare grandi operazioni». La battuta è del segretario della Fiom, Angelo Airolidi, ed esprime bene il pericolo che incombe sulla trattativa per il salario aziendale iniziata ieri tra la Fiat e i sindacati. Si rischia di passare settimana a settimana di nuovi istituti retributivi, delle tante strombazzate forme di salario legate all'andamento dell'impresa, per ritrovarsi alla fine con una manciata di soldi elargita dalla Fiat.

sono stati i dirigenti di corso Marconi a chiedere che in

giunto infatti il Sida. Chiedono che l'80% del salario aziendale sia garantito in busta paga mensilmente ed il residuo 20%, da pagare prima delle ferie, sia legato a vari indicatori di bilancio.

Pure concordi sono nel chiedere assai più del milione lordo dato dalla Fiat l'anno scorso: almeno un milione e 400 mila lire lordi. Rispetto ai 280 miliardi di un anno fa, il costo per la Fiat salirebbe a 380 miliardi. «Un'azienda che acquista azioni proprie per mille miliardi, non può dare cento al lavoratore», si è chiesto polemicamente Airolidi. Hanno concordato Angelotti della Uilim ed Italia della Fim, mentre Cavallotto del Sida ha ipotizzato cifre addirittura superiori. Ma anche l'anno scorso tutti erano uniti nel chiedere un buon aumento. Poi, due sindacati su tre accettarono un milione.

## Accordo Fs-sindacati sul traffico estivo

Ente Fs e sindacati confederali hanno firmato ieri, dopo un lungo lavoro in sede tecnica, l'intesa di massima, raggiunta nei giorni scorsi, sui turni e gli incentivi del personale in previsione del traffico estivo. L'accordo, che secondo quanto si è appreso da fonte sindacale stabilisce norme valide solo per il periodo estivo, prevede: per il personale di macchina un aumento di 645 giornate di turni ottenute anche attraverso l'estensione dell'agente unico e compensate con il quadruplicamento della relativa indennità; per il personale viaggiante, le giornate in più saranno 196 compensate con l'aumento dell'indennità di attribuzione carrozze. Sempre secondo quanto si è appreso, la somma messa a disposizione dall'ente per il pagamento degli incentivi estivi è di circa 15 miliardi.

## Ma i Cobas non ci stanno e confermano blocchi dal 21

L'intesa sui turni estivi sottoscritta ieri da Fs e sindacati confederali, ha incontrato subito la dura opposizione dei Cobas dei macchinisti che l'hanno definita una «provocazione». I Cobas hanno quindi confermato la

## Lavoratori grafici: previsti scioperi

Sciopero nazionale con manifestazione domani a Milano dei lavoratori grafico-editoriali. Concentramento in piazza Castello alle ore 9.30 con corteo e arrivo presso l'Assolombarda in via Piantanese. Ulteriori 8 ore di sciopero articolato da usare entro il 24 giugno. La non uscita dei periodici sarà effettuata per segmento di mercato nelle settimane che vanno dal 5 al 24 giugno. Sono previste assemblee con i lavoratori del settore questa linea d'azione prevista dai sindacati di categoria Cgil, Cisl e Uil.

## Il Pci chiede sostegni per l'imprenditoria femminile

Una proposta di legge per sostenere, attraverso maggiori risorse, orientamento e formazione imprenditoriale, lo sviluppo dell'imprenditoria femminile, è stata preparata dal gruppo interpartitico femminile delle donne elette nelle liste del Pci. La proposta nasce dal ripensamento, cominciato nei primi anni 80, dei metodi con cui affrontare le ripercussioni occupazionali, determinatesi nella economia occidentale e in particolare nella direzione di superare e sostituire la cultura del posto fisso, con quella che sostiene e stimola la capacità di rischio, di innovazione, di disponibilità ai cambiamenti dei soggetti economici.

## Andranno alla Tirrenia i soldi per i portuali

Non verranno destinati al prepensionamento dei dipendenti dell'Indotto del porto di Genova ma andranno a tappare i buchi della compagnia di navigazione. Così verrà utilizzata gran parte dei 34 miliardi del decreto Prandini, inizialmente previsti per scoprire la cassa integrazione che, secondo il ministro, avrebbe riguardato 5000 lavoratori dell'Indotto genovese e in realtà destinati solo a 350 dipendenti che ne hanno fatto richiesta. Le forze della disciplina maggioritaria hanno ieri respinto in Senato un emendamento presentato dai comunisti che proponeva, appunto, di utilizzare questi soldi per il prepensionamento.

## A luglio rapporto del Senato sulle condizioni di lavoro

Entro luglio la commissione senatoriale che sta indagando sulle condizioni di lavoro in Italia fornirà una prima relazione all'aula. L'annuncio è stato dato ieri pomeriggio dal presidente della commissione, Luciano Lama. La situazione è drammatica: nel 1988 c'è stato il più alto numero di infortuni mortali sul lavoro degli ultimi anni. Su 1.134.603 incidenti, 3.026 sono stati quelli mortali.

## Credit Lyonnais controllerà quasi metà del Credito Bergamasco

Jean-Yves Haberer, presidente del Credit Lyonnais, accompagnato da Guido Rossi in veste di consulente ha illustrato ieri mattina a Milano i dettagli dell'operazione che dovrebbe portare la grande banca francese a controllare la metà del capitale del Credito Bergamasco. Il Credit Lyonnais ha già manifestato alla Consob l'intenzione di lanciare un'OPA (offerta pubblica di acquisto) per acquisire 4 milioni di azioni della banca lombarda. Questo quantitativo, unito alla partecipazione del 29,68% già rilevata direttamente dal vecchio gruppo di controllo della banca, dovrebbe consentire al transalpino di arrivare al possesso del 47,66% del capitale.

FRANCO BRIZZO

# E adesso De Michelis si ricorda dell'Europa

In piena crisi di governo e a dieci giorni dal voto per Strasburgo Gianni De Michelis consegna a Ciriaco De Mita un ricco «dossier» sulle politiche per l'Europa del '92. L'occasione è un po' paradossale, ma dal volume emerge l'immagine di un'Italia condizionata da molte arretratezze e ritardi: dal deficit pubblico ai servizi che non funzionano, al Sud, alla bassa scolarità. Ma al governo in questi anni chi c'era?

ALBERTO LEISS

ROMA. Il vicepresidente del Consiglio uscente Gianni De Michelis, che al congresso del suo partito si è limitato ad un intervento sulla tattica «judoca» in politica, conferma la sua personale inclinazione a «guardare avanti», e ieri ha fatto consegnare a Ciriaco De Mita (chiaro costui, verrebbe voglia di chiedersi) e al ministro La Pergola un dossier azzurro dal titolo «Materiali per

la preparazione del 1992». Si tratta del primo frutto di un gruppo di lavoro organizzato per iniziativa dello stesso De Michelis e coordinato da Mario Monti, Carlo Scognamiglio e Giuliano Urbani. Vi hanno collaborato alcuni dei più noti tra gli esperti economici dell'area governativa e comunque impegnati sul terreno europeo, da Arcuti a Carli, Casese, Cingano, Giugni, Pa-

doa-Schioppa, Spaventa, Tremonti, per citarne solo alcuni. Il documento è destinato all'attenzione anche dei presidenti della Camera, lottie e del Senato Spadolini, con una forte ambizione di rivolgersi alle sedi istituzionali quindi, anche se di fatto si tratta di una iniziativa «privata» del vicepresidente del Consiglio. Il quale ai problemi europei è fortemente interessato. Ieri sera ha presentato al pubblico anche un suo libro (a due voci con Scognamiglio) sul mitico '92.

Se si sfoglia il «dossier», anzi, la raccolta di «dossier», si ha la sensazione di un promemoria non certo tepero sulla politica del governo in vista del '92. Nell'introduzione, (Monti, Scognamiglio e Urbani) si parla dell'esigenza di una «strategia dell'Italia» per definire il modello di integrazione europea, e si indicano

tre «aree critiche» a cui dedicare particolare attenzione sul piano interno: il settore pubblico, il capitale umano e ambientale, i settori produttivi. Nulla di veramente nuovo, dunque, ma è ugualmente interessante sottolineare alcuni giudizi autorevolmente espressi nel documento. Intanto, sempre nell'introduzione, si parla dell'importanza anche delle «riforme istituzionali» per un adeguamento italiano verso l'Europa, ed è difficile non rinfacciare con la memoria alle impegnative dichiarazioni del programma del governo De Mita, puntualmente disattese. Poi Sabino Casese ricorda i mali di una pubblica amministrazione che non funziona e Giulio Tremonti espone tutti i rischi di una difficoltosa armonizzazione fiscale tra i diversi regimi della Cee. Al problema dei problemi, il debito pubblico, si dedicano

bolle presenza nei settori «europei», inefficienza dei servizi, soprattutto finanziari. E che dire, per finire, dei costi europei che comporterà il maggior tasso di disoccupazione italiana (Giugni), o della accorata richiesta sottoscritta anche da Carlo Patrucco: «È urgente dotare il paese di una politica industriale moderna capace di aiutare il sistema a reggere la sfida competitiva europea?»

Tutti stimoli e suggerimenti opportuni, evidentemente. Ma c'è qualcosa di surreale in questa iniziativa privata del vicepresidente del Consiglio - un uomo che da anni fa parte di governi che egli stesso ritiene evidentemente non sufficientemente sensibilizzati su questi problemi - nel pieno di una crisi di governo artificiale e prelettorale, e a dieci giorni dal voto per Strasburgo.



L'Azienda Consortile Trasporti Savonese indice una gara d'appalto a licitazione privata secondo le norme di cui al R.D. 23.5.1924 n. 827 per la fornitura di 2.400.000 litri di gasolio per autotrazione e 70.000 litri di gasolio da riscaldamento ripartiti presso il Deposito di Savona-Legino, Albisola Capo e Cairo Montenotte in ragione rispettivamente di 195.900 litri circa mensili e 17.500 litri circa trimestrali.

Eventuali richieste di invito dovranno essere indirizzate in carta da bollo da L. 5000 alla Direzione A.C.T.S. - via Valletta San Cristoforo n.3 r - Savona C.A.P. 17045, entro e non oltre 10 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

La richiesta di invito non vincola l'Amministrazione dell'A.C.T.S.