

Autisti Tir
Da Formica ok agli stranieri

ROMA. Formica rilascia l'autorizzazione per l'assunzione di autisti extracomunitari alla guida del Tir. Lo comunica in una lettera, lo stesso ministro del Lavoro ai sindacati di categoria. Una decisione - afferma - presa dopo una approfondita analisi della disponibilità di autotrenisti italiani all'accettazione dei posti di lavoro offerti e nel pieno rispetto delle norme contrattuali e legislative vigenti. La lettera di Formica arriva dopo la polemica aperta nello stesso sindacato in seguito ad una lettera a Formica nella quale le federazioni di categoria si dicevano contrarie all'assunzione di lavoratori extracomunitari. Successivamente la Pli, Cgil, la Pli Cisl e la Ultrasporti hanno precisato che quella posizione aveva consentito del faggio fuorviante della richiesta dell'Anita, l'associazione dell'autotrasporto della Confindustria, la quale sempre secondo questi sindacati intendeva ottenere una autorizzazione in forma generalizzata, preventiva e presuntiva che consentisse a tutte le imprese di assumere direttamente con chiamata nominativa, senza accertare la situazione esistente presso i locali uffici di collocamento. Tale richiesta - hanno inoltre precisato Pli, Cgil e Ultrasporti - pertanto tendeva a superare quanto previsto dalla legislazione vigente che già consentiva di assumere lavoratori extracomunitari laddove per determinate mansioni non siano reperibili cittadini italiani residenti in Italia. Una legislazione che a partire dal mese di maggio prevede per gli extracomunitari residenti nel nostro paese dal 1987 il collocamento unificato superando la doppia lista fino ad allora presente. Una presa di posizione alla quale i tre sindacati premettono che il lavoro è un diritto che va garantito a tutti. Un diritto - sottolinea Formica - che va garantito a tutti, senza distinzione di razza e di origine. Di fronte al crescente numero di richieste di autorizzazione al lavoro per conducenti extracomunitari - afferma il ministro nella lettera ai sindacati - ho sempre sentito il rilascio di tale autorizzazione a condizione che fosse preventivamente accettata l'effettiva indisponibilità di autotrenisti italiani e stranieri ad accettare i posti di lavoro offerti e fosse assicurato il pieno rispetto delle disposizioni contrattuali vigenti nel settore per gli autotrenisti italiani.

Conclusa l'inchiesta parlamentare
a due anni dalla tragedia di Ravenna. Drammatiche carenze nel servizio sanitario al Sud

«Non è finito il rischio Mecnavi»

Rischi professionali e ambientali: l'indagine affidata alla commissione parlamentare Affari sociali dopo la tragedia di due anni fa al cantiere Mecnavi di Ravenna, si è conclusa. Ne è uscito un dossier, il primo completo e documentato, che raccoglie i dati relativi a 22 regioni su 23. Ne emerge un quadro «macchia di leopardo» con risultati soddisfacenti al Centro Nord e carenze nel Sud.

PATRIZIA ROMAGNOLI

ROMA. Il lavoro cominciò all'inizio dell'87, sollecitato dal capogruppo Pci alla Camera, Renato Zangheri, all'indomani della tragedia avvenuta nel porto di Ravenna, al cantiere Mecnavi. È di ieri però la sua conclusione ufficiale, con la presentazione, da parte della commissione Affari sociali, della indagine conoscitiva sulla rete di prevenzione dei rischi produttivi, lavorativi e ambientali. Si tratta di una mole di dati consistente, e sicuramente la più completa finora prodotta per illustrare lo stato dei servizi di prevenzione. Particolarmente importante, se si pensa che ancora oggi muoiono sul lavoro, ogni anno, diverse migliaia di persone. E a questo dato si oppo-

ne un altro numero, altrettanto inquietante: sono solo 24.529 persone, sull'intero territorio nazionale, quelle addette ai servizi di igiene pubblica e ambientale e di tutela della salute nei luoghi di lavoro. Si tratta di poco più del 3% degli addetti al servizio sanitario nazionale, molto poco rispetto anche alle premesse da cui parti la legge istitutiva. L'indagine consente di delineare per la prima volta un quadro su base regionale (mancano solo i dati relativi alla Calabria) dei servizi di prevenzione e degli operatori, disposti secondo le diverse professionalità. Il miglioramento, che pure si è acquisito da dieci anni a questa parte, ossa da quando è entrato in

vigore il servizio sanitario nazionale, è avvenuto su macchia di leopardo, in modo decisamente disomogeneo tra regione e regione. Per fare un esempio, dalla tabella riassuntiva del personale complessivamente operante nei servizi di prevenzione, si può osservare che: sui 24.529 operatori in servizio: 4111 si trovano in Lombardia; 3126 in Emilia Romagna; 2320 in Sicilia e 2019 in Toscana; contro i 965 del Lazio e i 744 della Campania. Il tutto, a fronte di un profondo mutamento avvenuto negli ultimi anni, rispetto alla quantità, gravità ed estensione dei rischi ambientali e occupazionali. In altri termini, oggi sono a rischio non solo quelli che lavorano agli altolomi o sulle impalcature, ma anche quelli che risentono, in prima persona, dell'inquinamento delle acque e dell'aria, rischi più diffusi e purtroppo più impalpabili. Emerge quindi, dal lavoro della commissione parlamentare, l'esigenza di superare il binomio «controllo-controllato» e un'attività di vigilanza in senso preventivo, come attività di polizia. La dimensione del problema impone la necessità di promu-

Solo il 3% degli addetti
all'igiene e all'ambiente si dedica alla tutela della salute in fabbrica

Affondo del commissario Schimberni dimezza il management
Gran promozione dei dc

Un blitz di Mario Schimberni rivoluziona il vertice ferroviario, senza che il Parlamento abbia ancora approvato la legge di riforma delle Fs tuttora commissariate. Vengono abolite 22 direzioni centrali, l'ente verrà diretto da una struttura ristretta che affiancherà il commissario. Tra i promossi molti dc, spedito a dirigere il compartimento di Milano l'ultimo erede dell'epoca ferroviaria di Signorile.

PAOLA SACCHI

ROMA. Un vero e proprio blitz che rivoluziona il vertice ferroviario, il tutto ad opera non di un presidente, ma di un commissario per di più scaduto. La più grande azienda di Stato cambia volto senza che il Parlamento varii una legge di riforma che ponga fine all'amministrazione straordinaria scaturita in seguito alla vicenda delle «tenziona di lavoro». L'unica proposta di riforma (quella presentata dai comunisti e dalla sinistra indipendente) giace ancora in qualche cassetto del Parlamento. E del disegno di legge del defunto governo De Mita non c'è più traccia. E così, in un clima di assoluta precarietà e confusione, ieri sera è arrivata la «rivoluzione Schimberni». Stacco di mesi di scioperi dei Cobas; di trattative con i politici, l'ex presidente della Montedison ha evidentemente deciso di tagliare la testa al toro e di fare a modo suo. O meglio, da un lato (almeno a giudicare dai nomi) secondo i desideri della dc forlaniense e dall'altro ovviamente secondo quelli suoi (voti a ferrovia più efficienti ma anche più piccole?). Siamo ai fatti.

Il management ferroviario viene praticamente dimezzato. Si passa da 34 direzioni centrali a 22. I vicedirettori da 4 scendono a due. Le ferrovie verranno dirette oltre che dal commissario da una struttura ristretta quale un comitato di esercizio di cui oltre al direttore generale, Giuseppe De Chiara, fanno parte Giuseppe Pinna, direttore del dipartimento promozione e vendita, l'ex direttore del compartimento di Torino Antonio Legnani e Giovanni Caprio direttore del dipartimento «potenziamento e sviluppo». Quelli sotto, gli organismi che avranno potere esecutivo: tutto il resto (sei dipartimenti con relative direzioni centrali) è sciolto. Lo stesso schema viene adottato nei compartimenti: tre-quattro persone al vertice, il resto, appunto, staff senza potere esecutivo. È un quadro che delinea un'accentramento delle decisioni. In questa rivoluzione a 360 gradi forse la vittima più illustre di Mario Schimberni è Silvio Rizzotti, socialista e ultimo erede dell'epoca Signorile, che della guida del dipartimento controllo e gestione viene spedito a dirigere il compartimento di Milano. Al suo posto subentra il democristiano Di Miceli che insieme ad un altro dc, Caporina, direttore del dipartimento patrimonio e Piazze, farà parte dello staff del vicedirettore generale, Giuseppe Messaro, anche lui democristiano. Massaro sarà affiancato da un altro vicedirettore generale, Valentino Zuccherini, altro superstito dei 4 vicedirettori ferroviari. Il blitz di Schimberni, curato nei dettagli da Cesare Vaciago ex dirigente Montedison e dal commissario portavoce a dirigere lo strategico dipartimento preposto all'organizzazione, scioglie anche il dipartimento alta velocità diretto da Maurizio Gavagnaro. Un segnale preciso verso l'abolizione di qualsiasi piano di quadruplicamento delle linee ferrate? Oppure il progetto alla velocità farà parte dei programmi dei vari settori in cui si articola l'ente. Certo, l'alta velocità non è mai stata tra le idee predilette di Schimberni. Dopo aver manifestato più volte il proposito di lasciare le Fs non appena usciranno dall'amministrazione straordinaria, Schimberni, invece, ora sembra dare l'idea di uno che vuol restare. Certo, a modo suo ma senza scontentarsi: lui da sempre noto per essere un uomo vicino ai socialisti, la Dc forlaniense. Addentrandosi in quella chilometrica lista di nomi sfornata ieri sera dalle Fs nei cambiamenti interni al dipartimento, ad esempio, si possono scorgere anche personaggi dal nome sconosciuto ma legati al Comunione e Liberazione. Intanto, non è stato ancora presentato il piano di risanamento delle Fs. Qualcuno dice che il piano sarà presentato al governo a giorni, altri dicono entro il 30 agosto. E le ferrovie commissariate, nel frattempo, fanno la loro rivoluzione interna.



La «Elisabetta Montanari» all'interno del bacino di carenaggio

Il Pci: sbloccare gli organici

Subito diecimila esperti

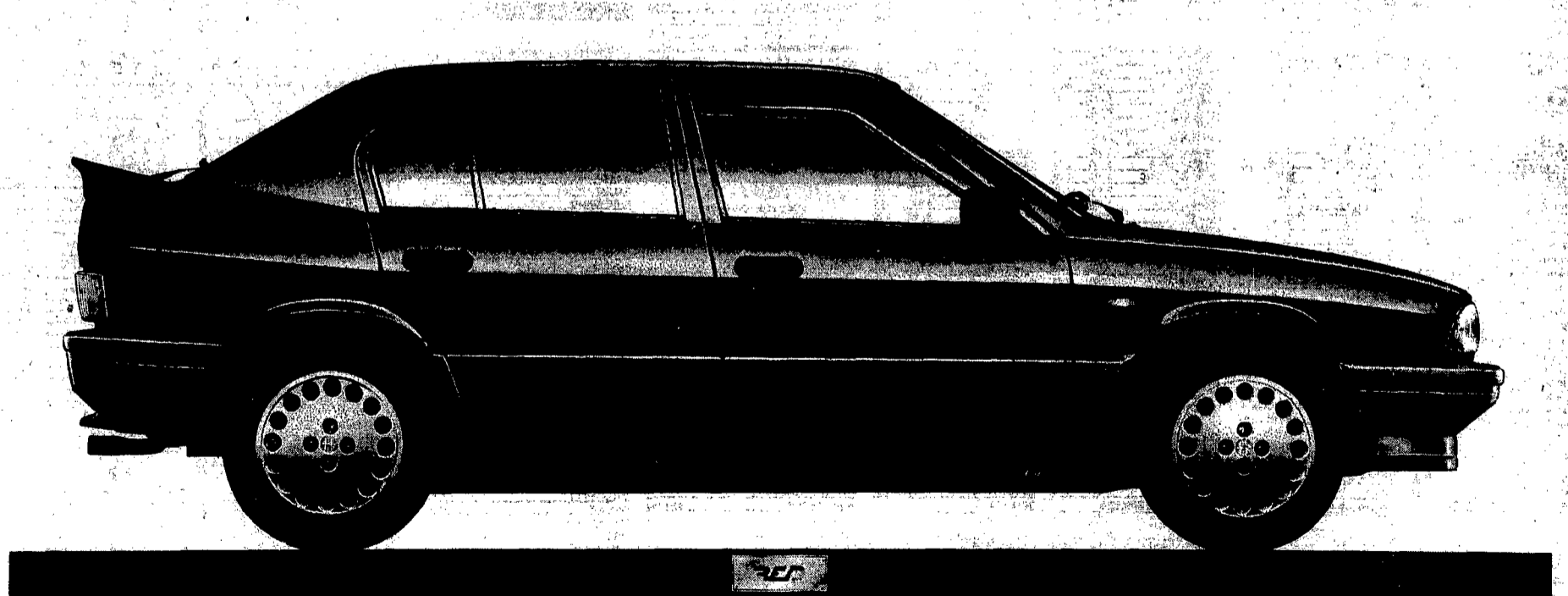
ROMA. I risultati dell'indagine parlamentare sulla prevenzione dei rischi professionali e ambientali dovrebbero accelerare la discussione in commissione dei disegni di legge finora presentati su questa materia. L'obiettivo è di portare al 7% - raddoppiandola - la quota di spesa sanitaria destinata a questo capitolo. Il che significherebbe, finalmente, sbloccare il fermo, posto ancora nel 1982, agli organici nei servizi di prevenzione. Ciò consentirebbe di fare entrare diecimila nuovi operatori, se si investissero in questo capitolo il 10% dei fondi - 30.000 miliardi stanziati dalla

finanziaria '88 - destinati alla sanità. Sono tre, attualmente, i progetti-disegni di legge in materia. Il gruppo comunista non condivide l'impostazione del disegno presentato dal governo, in particolare per quanto riguarda lo scorporo dei servizi per la prevenzione, la costituzione di uffici provinciali di igiene e prevenzione, quali strumenti operativi separati dalla organizzazione complessiva dei servizi sanitari. Nel progetto di legge pci è inserita una ipotesi di riforma delle autonomie locali. Uno dei punti di partenza è infatti la constatazione del miglioramento ottenuto nelle Regioni che hanno legiferato in materia. In sintesi, la proposta comunista prevede la costituzione, all'interno delle Usl, di un forte polo organizzativo: il dipartimento per la prevenzione (dip) comprensivo di diversi servizi e presidi deputati a vari problemi ambientali e di salute pubblica tra loro coordinati e integrati. Al dip dovrebbero fare riferimento le funzioni relative all'igiene pubblica, alla tutela della salute nei luoghi di lavoro, all'igiene veterinaria, all'educazione alla salute, prefigurando così una collocazione al suo interno

del presidio multinazionale di prevenzione, quale fondamentale struttura laboratoristica in materia di controllo ambientale e igienico sanitario. Già nelle conclusioni dell'indagine parlamentare si danno alcune indicazioni su come incrementare la quota dei fondi destinati a questo capitolo, portandola almeno al 7%: oltre alla destinazione vincolata, occorrerà imporre un sistema di incentivazioni che premiano chi spende bene, mentre va rivisto il sistema delle fonti di finanziamento, con un migliore concorso esterno. Altra, aumentare le tariffe delle prestazioni.

33 RED SERIE LIMITATA.

33 Red è rosso Alfa, il rosso dell'auto sportiva. Il motore è il boxer 1300 S da 86 cv, un motore dalle caratteristiche uniche che permette una guida brillante e sicura. 33 Red ha una linea estremamente aggressiva, con le fasce protettive laterali raccordate al paraurti anteriore e posteriore, i deflettori antiturbo, lo spoiler posteriore e il tergilunotto. Gli interni sono comodi e spaziosi. I sedili ad elevato contenimento sono rivestiti di elegante tessuto nero a quadri filettati in rosso. 33 Red costa quanto la 1300 di serie e fa parte di una serie limitata creata proprio per chi ama la guida sportiva.



33. LA NUOVA VOGLIA DI GUIDARE.