

Occhiali Marcolin quotati 5.131 ad azione

FRANCO BRIZZO

Il prezzo fissato per il collocamento sul mercato italiano ed estero delle azioni ordinarie Marcolin Spa, azienda italiana fra i leader mondiali nel settore dell'occhialeria, è di 2,65 euro (5.131 lire). Il prezzo delle azioni, che è stato determinato all'interno di un range compreso tra un minimo di 2,46 euro (4.763 lire) e un massimo di 3,14 euro (6.080 lire) per azione, è stato definito utilizzando il meccanismo dell'open price. Il lotto minimo, pari a mille azioni ordinarie, ammonta a 2.650 euro (5.131.000 lire). In base a tale prezzo, la capitalizzazione di borsa di Marcolin Spa sarà pari a 120.251.700 euro (circa 233 miliardi di lire).

€ c o n o m i a

LAVORO

RISPARMIO

LA BORSA

MIB	1060	-1,119
MIBTEL	25.019	-1,554
MIB30	35.707	-1,568

LE VALUTE

DOLLARO USA	1,018	-0,006
LIRA STERLINA	0,653	+0,001
FRANCO SVIZZERO	1,603	-0,004
YEN GIAPPONESE	123,830	-0,010
CORONA DANESE	7,436	0,000
CORONA SVEDESE	8,731	-0,014
DRACMA GRECA	324,880	-0,010
CORONA NORVEGESE	8,115	-0,008
CORONA CECA	36,482	-0,209
TALLERO SLOVENO	196,947	-0,649
FIORINO UNGERESE	249,080	-0,400
SZLOTY POLACCO	3,999	-0,030
CORONA ESTONE	15,646	0,000
LIRA CIPRIOTA	0,577	0,000
DOLLARO CANADESE	1,509	+0,013
DOLL. NEOZELANDESE	1,946	-0,016
DOLLARO AUSTRALIANO	1,539	-0,010
RAND SUDAFRICANO	6,288	-0,098

I cambi sono espressi in euro. 1 euro = Lire 1.936,27

Sicurezza, l'Italia nel mirino Ue Ma arrivano mille miliardi contro gli infortuni sul lavoro

RAUL WITTENBERG

ROMA L'Unione europea ha denunciato l'Italia e la Germania alla Corte di Giustizia per aver mal recepito la direttiva sulla sicurezza nel lavoro che l'allora Cee emanò nel 1989. In sostanza per Bruxelles, relativamente al nostro paese, la famosa legge 626 che appunto ha fatto entrare la norma comunitaria nel nostro ordinamento, fa acqua da tutte le parti. Come del resto dimostra la drammatica ripresa degli incidenti gravi degli ultimi tempi, ad esempio a Genova.

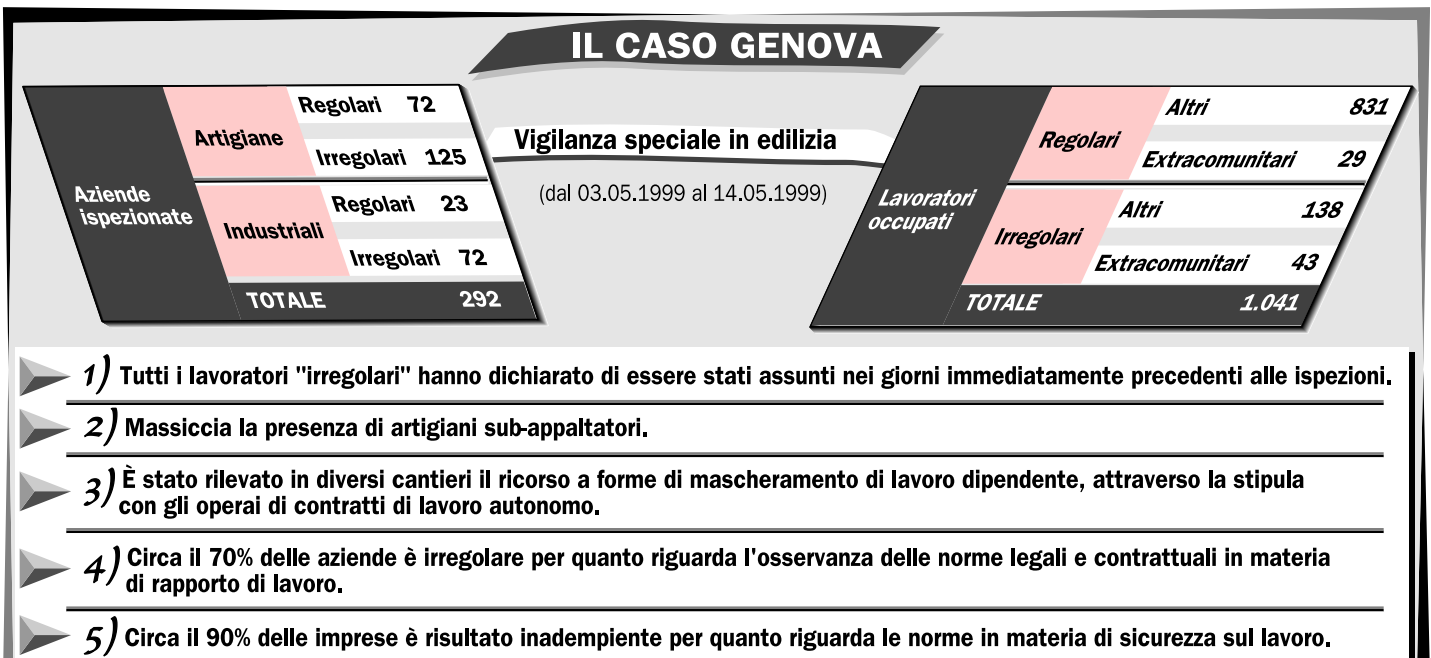
Ciò avviene mentre le autorità competenti - Inail e ministero del lavoro - hanno appena rinnovato i loro vertici. In particolare il neo ministro Cesare Salvi annuncia una offensiva sulla sicurezza: «Non dovrà più accadere - ha dichiarato - che l'Europa metta l'Italia sul banco degli imputati per le violazioni delle direttive sulla salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro». E proprio al ministero del lavoro, domani l'Inail con il suo neo presidente Gianni Billia firmerà assieme alle parti sociali un protocollo sulla sicurezza che dovrebbe dare una forte spinta alle imprese affinché adeguino le loro strutture sotto questo punto di vista: i conti dell'Inail vanno abbastanza bene, e così Billia può stornare dalla gestione ordinaria dell'Istituto risorse consistenti per incentivare le imprese ad adeguarsi alla normativa: si parla di un migliaio di miliardi. Il protocollo è l'atto finale di un tavolo di concertazione con sindacati e imprenditori aperto il mese scorso proprio su iniziativa dell'Inail.

Ma torniamo alla denuncia di Bruxelles. La direttiva sulla sicurezza è stata recepita «in modo difettoso» sia dall'Italia che dalla Germania. Inoltre l'Italia è destinataria di un «parere motivato» (ultima tappa della procedura prima del ricorso alla Corte) per aver recepito «in modo inesatto» la direttiva sul lavoro al videoterminale. La Commissione europea denuncia il fatto che le disposizioni italiane - della 626 - «non chiedono al datore di lavoro di valutare tutti i rischi». Bruxelles giudica

poi «contrario alla direttiva Ue», il fatto che le disposizioni prevedono per il datore di lavoro l'opzione di impiegare o meno servizi esterni qualora la perizia del personale interno non sia sufficiente. La norma europea obbliga invece il datore di lavoro a ricorrere a servizi esterni solo se in azienda manca il personale competente. Per il governo Ue, inoltre, la normativa italiana non definisce «le necessarie capacità e attitudini richieste per coloro che svolgono attività di prevenzione e tutela della salute e della sicurezza».

Sul fronte invece dei videoterminali, l'Italia è messa sotto accusa per due motivi. In primo luogo Bruxelles ritiene che le disposizioni «non garantiscono un esame regolare della vista per tutti i dipendenti che lavorano al videoterminale, né un esame oftalmologico supplementare in tutti i casi in cui ciò risulti necessario in seguito ad un esame della vista». Inoltre le norme italiane «non definiscono le condizioni in cui i lavoratori devono essere equipaggiati di speciali dispositivi correttivi per il lavoro al videoterminale».

Domani dunque al ministero del Lavoro un primo atto concreto per arginare la piaga degli infortuni. Quasi certamente il protocollo Inail-governo-parti sociali confermerà le linee d'intervento indicate in apertura della concertazione sulla sicurezza. Quel migliaio di miliardi che l'Inail mette a disposizione, servirà a finanziare sia la riduzione ulteriore dell'onere contributivo, ovvero i premi pagati all'Inail, sia la presa in carico degli interessi sui mutui contratti per mettere le strutture dell'impresa a norma antinfortunistica. In particolare dovrebbe aumentare lo sconto tariffario (più di dieci punti) che già adesso l'Inail pratica alle aziende senza incidenti, a condizione che l'impresa abbia investito su misure di sicurezza, di dimostrata efficacia. Se ha dovuto indebitarsi per questo, l'Inail pagherà (tutti o in parte) gli interessi sul mutuo. Infine l'Istituto chiede di partecipare allo sportello unico delle imprese, affinché siano utilizzati i fondi europei destinati al soccorso.



Genova è la capitale dell'edilizia a rischio Il 90% dei cantieri non rispetta le norme E domani la città si ferma per quattro ore contro le «morti bianche» del porto

ROMA Il 90 per cento delle imprese edili, qualunque sia la loro dimensione, è fuori regola dal punto di vista della sicurezza. È così a Genova, che domani si ferma per lo sciopero generale proprio contro le morti bianche. Ma è così anche a Salerno. In entrambi i casi si tratta delle risultanze di un blitz a tappeto compiuto dagli ispettori del lavoro insieme ai carabinieri e i funzionari delle Asl a Genova; e dai carabinieri del nucleo operativo a Salerno.

A Genova, una «azione di vigilanza speciale nel settore dell'edilizia» compiuta tra il 3 e il 15 maggio scorsi, un «intervento a tappeto» concentrato nel tempo ma esteso a un gran numero di aziende (292 cantieri edili di dimensioni piccole, medie e grandi, avendo intervistato oltre mille dipendenti) ha permesso di ve-



rificare che il 90% delle aziende erano «inadempienti» sulle norme per la sicurezza, e il 70% con lavoratori irregolari. Anzi, in parecchi cantieri i muratori erano assunti come collaboratori coordinati e continuativi: «forme di mascheramento del lavoro dipendente». I lavoratori in nero erano 181, di cui 43 extracomunitari senza permesso di soggiorno.

Nel capoluogo ligure, si ricorderà, la scorsa settimana due marinai vennero stroncati da un cavo, e domani si ferma la Genova del porto e dell'industria per chiedere maggiori garanzie sulla sicurezza. Cgil, Cisl e Uil parlano di sciopero cittadino generale dalle 8 alle 12 anche se l'adesione dei dipendenti di tutto il settore del trasporto, dei pubblici uffici e delle banche sarà solo simbolica non essendoci stati i tempi previsti per legge per il preavviso. «In sette giorni - affermano i sindacati - sono morti un operaio edile e due marittimi; la Liguria, ha una percentuale di infortuni e malattie professionali molto più alta della media nazionale».

Secondo il ministro del Lavoro Salvi l'allarme dei sindacati «è più che giustificato», come dimostra il blitz di maggio. Il ministro annuncia «l'offensiva massiccia contro le violazioni delle norme per la sicurezza». Dal piano che si firmerà domani con l'Inail e le forze sociali; ai decreti per la sicurezza dei portuali e marittimi da migliorare, a quello sui cantieri mobili in edilizia, fino ad una Conferenza nazionale sulla sicurezza da tenere in autunno.

A Salerno, a conclusione dell'indagine dei carabinieri del Comando provinciale di Salerno durata più di un mese sono state inoltrate alla magistratura 140 denunce per la violazione della legge in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, dopo aver ispezionato 111 cantieri edili.

Primo contratto per operai pulizie ditte artigiane

Arriva il primo contratto nazionale di lavoro per i dipendenti delle imprese artigiane dei servizi di pulizia, un settore dove finora contratto e sindacato erano parole tabù. Il contratto è stato firmato dalle organizzazioni artigiane di settore (Confartigianato-Isp, Anap-Cna, Casa e Clai) e dai sindacati di categoria Filcam-Cgil, Fisascat-Cisl e Uilucis-Uiltrasporti. Interesse circa 20 mila imprese ed oltre 100 mila addetti ed avrà durata dal primo luglio '99 al 30 giugno 2003. Tra i punti salienti il cosiddetto «cambio di appalto». Ma soprattutto anche alle aziende con più di 8 dipendenti sarà consentito avere un proprio rappresentante sindacale. L'aumento salariale è pari a 115 mila lire, nel quadriennio, al quinto livello, novità anche per il part-time, lo straordinario e l'indennità di malattia.

Scontro Cgil-Cisl sulle Ferrovie «D'Antoni non sia consociativo»

GIOVANNI LACCABO

MILANO La Cgil e la sua federazione del trasporto, in una nota firmata dalle rispettive segreterie chiedono al governo e al parlamento «la rapida approvazione della legge sulle regole» nel settore dei trasporti e sulla rappresentanza.

Cgil e Filtr tengono inoltre «non più rinviabili gli interventi idonei ad eliminare le cause degli scioperi». Una presa di posizione ancor più incisiva perché proviene dalla più forte sigla sindacale che ha preso le distanze dalle agitazioni di questi giorni. Cgil e Filtr giudicano «particolarmente grave» la ritardata applicazione dell'accordo firmato lo scorso 23 di-

cembre in materia di procedura per il raffreddamento del conflitto: «Governo e Parlamento devono intervenire urgentemente, dando valore di legge all'accordo, favorendo così la crescita di un sistema di regole ed il conseguente salto di qualità di un sistema di relazioni sindacali che ha subito un progressivo degrado». Secondo il più forte sindacato italiano, «le principali cause dei conflitti in atto» sono «le resistenze delle imprese e della Confindustria», rispetto all'accordo del 23 dicembre, «assieme ai ritardi del governo» in quanto «il disinteresse rispetto alle regole consente all'elevato numero di sindacati autonomi di sviluppare diffuse iniziative di lotta che spesso non tengono conto delle reali condizioni di



Marco Bruzzo Contrasto

grave crisi che interessano molte realtà dei trasporti». Serve la legge sulla rappresentanza, dice la Cgil, a maggior ragione «nel settore dei trasporti, per la sua frammentazione e per la sua complessità».

Intanto la Uil decide nei trasporti «di non proclamare o associarsi alle eventuali azioni di lotta, sia per mantenere saldo il rapporto positivo con i cittadini-utenti, sia per distinguersi dalle lotte di gruppi corporativi che stanno creando danni ingenti e forti disagi ai cittadini». Una «moratoria», dice la Uil che però avverte, «se il governo elude le sue responsabilità» sarà rivista.

Molto più critico nei confronti del governo è Sergio D'Antoni, segretario generale Cisl. D'Antoni è innanzi-

tutto polemico con l'amministratore delegato, Cimoli, il cui piano «è una linea imprecisa». E che «propone di aumentare le tariffe del treno: così oltre a perdere merci e passeggeri aumentiamo anche i prezzi. Così non si può più andare avanti». Anche D'Antoni, condividendo il giudizio della Cgil, fa un preciso riferimento «alle regole che ci siamo dati in materia di trasporti e noi le rispettiamo senza equivoci. Però le regole dicono che bisogna evitare il conflitto ed in questo il governo ha molte responsabilità: occorre incidere sulle cause, non sugli effetti».

Viene però rimbeccato dalla Filtr Cgil a proposito del ruolo del sindacato. «Deve essere distinto da quello della direzione aziendale altrimenti il rischio è quello di ricadere nella politica consociativa del passato», gli risponde il segretario generale della Filtr-Cgil, Guido Abbadesse, chiedendogli di chiarire cosa intende quando anche per le Fs rilancia il «modello Alitalia».

«In una fase di grandi cambiamenti - dice Abbadesse - non è possibile pensare di risanare e rilanciare le Ferrovie senza il coinvolgimento dei lavoratori e senza un confronto sindacale basato sulla concertazione. Se invece - conclude Abbadesse - il modello partecipativo ha come obiettivo quello della partecipazione alla direzione d'impresa lo riteniamo un modello assolutamente inaccettabile che ci riporterebbe alle politiche consociative del passato».

