

Assicurazioni: «stretta» dopo i nuovi scandali

Liquidazione della «Firenze» e connivenze ministeriali - Pronta la legge che dà vita alla nuova «vigilanza» - Un documento del PCI - Dichiarazioni di Zambelli (Unipol)

ROMA — Dieci giorni dopo il divieto di assumere nuovi affari il ministero dell'Industria ha riconosciuto la realtà decretando la liquidazione coatta per la Firenze assicurazioni. La decisione è stata accompagnata da nuovi scongiuri del sottosegretario Rebecchini circa la sua volontà di eliminare dal mercato le compagnie che si trovano in posizione irregolare. Tuttavia noi avevamo denunciato un fatto preciso risultante dal dossier della Firenze: i pirati dell'assicurazione sono finanziati da amministrazioni pubbliche che fanno loro credito, rinviano le azioni coattive per riscuotere imposte e contributi assicurativi arretrati. Anche l'INPS e il ministero delle Finanze — che hanno perso oltre due miliardi di lire — sono guardati bene dallo spiegare una tale condotta e dal precisare che cosa intendono fare per togliere questo elemento di plateale connivenza con i «pirati».

VIGILANZA — Il caso sollevato dalle vicende della Firenze viene a proposito della legge che dà vita all'ISVAP-istituto per la vigilanza sulle assicurazioni. Mercoledì una commissione consultiva del Senato potrebbe approvare il testo definitivo. L'ISVAP avrà autorità sulle condizioni di polizza, sulle autorizzazioni, sulla messa in liquidazione, sull'approvazione di piani di risanamento. Il PCI, con un suo progetto di legge, ha svolto una intensa iniziativa per rinnovare la vigilanza sulle compagnie ma è tuttavia chiaro che questo corpo tecnico

agirà efficacemente soltanto in un quadro di norme e legislativo rigoroso. Un documento del PCI uscito dal recente seminario sulle assicurazioni chiede un apposito piano di risanamento delle imprese in crisi che comprenda «la fotografia dei guasti onde intervenire con provvedimenti adeguati: dalla liquidazione delle compagnie, e quindi dall'allontanamento definitivo di ogni pirata, all'adozione di interventi finanziari, patrimoniali e organizzativi». Oltre ad utilizzare la Sofgea (finanziaria di salvataggio) il PCI ricorda che potranno essere messi in opera «nuovi strumenti più capaci di assolvere i nuovi più gravi problemi del settore, nella piena garanzia dei posti per i lavoratori coinvolti».

Per il ramo RG autoveicoli il PCI ritiene necessario approfondire e mettere meglio a punto il meccanismo di formazione e approvazione delle tariffe; provvedere all'adeguamento dei massimali di copertura dei rischi; individuare formule di copertura atte a impedire rialzi eccessivi della tariffa e ad agevolare gli utenti. Per il ramo vita si chiede una riforma che applichi in modo più rigoroso gli incentivi e rafforzi il ruolo dell'INA.

COSTI E TARIFFA — Il «conto consuntivo» rimesso dall'INA mostra che la frequenza dei sinistri nel 1980 è scesa dal 15,72% al 14,76% per la polizza bus-malus; dal 13,87% al 13,36% per le polizze con franchigia. Il costo medio di ciascun sinistro è stato di 605 mila lire per la bus-traduzione e 559 mila per le polizze con

franchigia (che sono soltanto 250 mila). La polizza con franchigia si presta dunque più di tutte a tenere basso il costo dei sinistri.

Abbiamo chiesto a Cinzio Zambelli, amministratore della UNIPOL — che offre quest'anno una polizza con franchigia e massimale più alto — alcuni giudizi sull'attuale condotta della politica assicurativa. La liquidazione della Firenze — osserva Zambelli — è una rondine che non fa primavera. Restiamo dell'opinione che le compagnie non in regola sono decine e che bisogna intervenire in modo preventivo, appena ci sono segnali tecnici. Le perdite di una compagnia possono durare fino a sette anni prima che si arrivi alla paralisi. Una politica di riduzione dei costi si può fare partendosi dall'assetto normativo: noi criticiamo il margine di solubilità del 16% imposto uniformemente in quanto si tratta di una garanzia congrua solo con gli investimenti speculativi, ad esempio sul mercato monetario, delle grandi compagnie. Una gestione diversa del mercato consentirebbe di ridurre il margine ed il costo relativo di almeno la metà: questo sarebbe più equo verso le piccole compagnie, una volta che siano orientate a investimenti più prudenti. Quanto al massimale, c'è accordo che debba essere aumentato. Noi lo abbiamo fatto offrendo una polizza con franchigia, senza aggravio di costo per gli assicurati. La questione andrebbe però rivista per tutti, nell'ambito della tariffa

Dopo l'Enoxy anche l'Iri-alimentare sarà multinazionale?

Il settore, nonostante le sue potenzialità, è in piena crisi - Il ministro De Michelis non vuole l'ente unico agro-alimentare

ROMA — Fattura più della chimica, più dell'elettronica, più della industria aerospaziale: nell'arcipelago delle partecipazioni statali, il settore alimentare brilla per le cifre (anche degli addetti), ma non per la unità di intenti, né tanto meno per avvicinare alla realtà un progetto di giorno in giorno più attuale, la creazione di un «circolo sano» (cioè a dire economicamente forte) dalla produzione al consumo di beni alimentari. Le cifre drammatiche del deficit agro-alimentare (e, dentro questo, i «buchivistosi» nei consumi di latte, carne, i farinacci) accusano certo il mancato sviluppo agricolo moderno del nostro paese, ma un dito lo puntano anche su questo colosso dai piedi d'argilla, le industrie pubbliche dell'alimentazione.

Nel 1980, le industrie alimentari dell'Iri (finanziaria: SME) hanno fatturato 852 miliardi, 739 miliardi il settore distribuzione della stessa SME, la SPA, sempre dell'Iri, definita spesso una capofila di parcheggio (dove ancora sta, tanto per fare un esempio, la Sidam, una delle due società in cui fu scorporata l'infelice Unidal) ha fatturato oltre 317 miliardi, 26 nella distribuzione. L'altra finanziaria pubblica del settore alimentare, la Sopal (figlia dell'Efim) ha fatturato meno di 250 miliardi in tutto: ma quel che è grave in questo bilancio è la cenerentola (si pensi che la Barilla, da sola, ha

fatturato nello stesso anno 345 miliardi), è che le aziende che fanno capo alla Sopal sono quasi tutte al Sud.

Il 1981 — ancora non si hanno i dati consuntivi — è ormai quasi tutto trascorso nell'attesa di quel progetto di riorganizzazione e risanamento del settore per il quale si sono mobilitati i sindacati anche nella stesura dei più importanti contratti (come quello della Cnrio). Obiettivo del sindacato, la creazione dell'ente unico agro-alimentare, di fatto osteggiato da tutti i ministri delle partecipazioni statali, compreso l'attuale, il socialista De Michelis. Perché? Perché un ente unico dovrebbe di sicuro metter mano al groviglio di «salvataggi» operati in questi anni alla rinfusa; e toglierebbe le gambe a tutte le manovre apparentemente di concorrenza tra aziende pubbliche dello stesso settore (o avanti le stesse linee di prodotti), in realtà retaggio di un modo di concep-

ire l'impresa pubblica come supporto subalterno dei grandi processi di ristrutturazione internazionali e multinazionali.

Alla fine di quest'anno — o quasi — l'attesa ha partorito un «rapporto»: è quello che prende il nome dal sottosegretario alle PP.SS, Ferrari, e nel quale, dicono, il ministro De Michelis non si riconosce neppure del tutto. La commissione presieduta da questo sottosegretario esclude senz'altro la possibilità di arrivare, appunto, all'ente unico agro-alimentare, obiettivo delle lotte operaie di questi anni; ipotizza due diverse soluzioni finanziarie (una, o due finanziarie); disegna una divisione dei ruoli tra Iri ed Efim, cioè, tra SME e Sopal, in cui la prima assolve la creazione di una multinazionale pubblica (con apporti anche privati), la seconda lavori piuttosto in casa, alla moltiplicazione delle iniziative di allevamento e pesca che

non andate all'estero solo per farsi concorrenza tra di loro e «bruciarsi» il mercato l'una con l'altra.

Risultato: i sindacati stanno preparando una lettera di Natale a De Michelis, che, dopo il voto dei «piani» per la siderurgia e della chimica, potrebbe — sperano i sindacati — discutere con la FILIA, cosa più volte richiesta e finora mai fatta. Il prossimo incontro al ministero con i sindacati, è infatti previsto per il 17 dicembre, una settimana prima di Natale: e alla FILIA sperano di trovarci anche il ministro. C'è chi attribuisce, infatti, a De Michelis un progetto più dinamico di quello stilato dal Ferrari, progetto che accoglierebbe la richiesta sindacale di una finanziaria unica, ma non dispingerebbe le ombre sul rapporto coi privati, né sui modi nei quali l'Iri-Sme dovrebbe una forte multinazionale.

Si attribuisce, per ora, al ministro solo una simpatia per l'ingresso nella SME della FPB di Buitoni: è di un, non meglio identificato, finanziere arabo. A quali condizioni, per aggredire quale comparto, o quale scacchiere mondiale della produzione alimentare, non si sa. C'è anche chi pensa che, per portare avanti questo ambito progetto, De Michelis sarebbe disposto a chiudere un occhio sugli affari della Sopal-Efim, un centro di potere che poco ha portato, finora, allo sviluppo di una moderna politica agro-alimentare.

Nadia Tarantini

Robot, più giovani operai e la Sevel (Fiat) vuole essere l'anti-Alfasud

Del nostro inviato

VAL DI SANGRO — Si chiama Sevel e si legge Fiat, ma questa nuova fabbrica piantata al centro della Val di Sangro è quanto di più lontano si possa immaginare rispetto a Mirafiori e agli altri grandi stabilimenti del colosso dell'auto. Tremila posti in tutto (quando funzionerà a pieno regime), lavorazione di assemblaggio di parti del carrozzeria e dei motori prodotti altrove, grande cura ai problemi dell'ambiente, dell'organizzazione del lavoro, attenzione al «contesto». L'ultimo nato Fiat nel Sud tiene conto delle esperienze degli altri stabilimenti meridionali e viene presentato dall'azienda come l'«anti-Alfasud». Assenteismo bassissimo, poca conflittualità interna: ma le cose stanno davvero così?

Il breve viaggio nella fabbrica in occasione della sua inaugurazione ufficiale non consente analisi approfondite ma permette di dire qualcosa. Cominciamo dall'inizio. La fabbrica nasce come una conquista di metalmeccanici, che ottengono nel contratto l'impegno per nuovi investimenti nel Mezzogiorno, e si inserisce nell'accordo tra Fiat e Peugeot-Citroen per la produzione in comune di un furgoncino (il Ducato). Progettata e ultimata in 24 mesi (costo totale 250 miliardi) ha cominciato a lavorare qualche mese fa e dalle catene oggi escono quasi 200 automezzi al giorno.

È una fabbrica — dice la Fiat — ad alto contenuto di innovazioni. Tradotta, questa frase significa che qui si sono puntate molte carte sull'automazione. E si vede: i robot stanno dappertutto, dall'assemblaggio alla finzione. Un calcolatore elettronico segue la produzione a cominciare dall'arrivo dei singoli pezzi e può dire la «posizione» sulla catena di montaggio di tutti i fur-

goncini: un controllo centralizzato dei tempi e delle fasi di lavorazione che mette in naftalina il ruolo che una volta spettava ai capi intermedi.

Per «tradizione» uno dei punti caldi è la verniciatura. Qui c'è una delle strozzature della produzione, un punto obbligato di passaggio e anche un reparto difficile dove l'ambiente di lavoro è un problema in più. Alla Sevel il problema è stato preso di petto e ora praticamente il reparto non esiste più: la verniciatura è tutta affidata ai robot. Scomparsi i tradizionali gabbati di vetro ora la vernice (dopo i bagni nelle vasche dell'antiruggine e dell'antioromb) finisce per essere «chiamata» dalle scocche sotto il controllo dei computer e di pochi tecnici.

Il furgone viaggia da un reparto all'altro attraverso dei grandi tunnel aerei colorati di verde. E questo dei colori è uno dei «pallini» di progettisti: gli impianti hanno perso il grigiore dell'uniformità e le decine di tralicci e tubi che si intrecciano da terra al soffitto sono coloratissimi, arancione, verde, giallo. «E» spiega un ingegnere — per farli sentire di meno in fabbrica.

Ma nel regno della tecnologia e della psicotecnica gli operai continuano nel loro lavoro monotono con le grandi saldatrici in mano a dare un punto dietro l'altro. Chi sono questi operai? Letà media non raggiunge i 30 anni (compresi i quadri e gli impiegati). Le donne sui 2.210 occupati sono 338 e sono le più giovani. Impiegati e dirigenti sono in tutto 337. Una classe operaia giovanissima: una parte consistente viene dal lavoro agricolo, un'altra fetta arriva alla catena di montaggio direttamente dalla scuola. Altri invece hanno già avuto una (amara) esperienza in fabbrica, sono gli operai espulsi dalle imprese nate qui

nel Sangro e subito morte dopo aver preso le sovvenzioni della Cassa del Mezzogiorno.

I lavoratori arrivano in fabbrica da un bacino di 46 comuni e qui — dicono i lavoratori — le manovre sulle assunzioni e sul collocamento sono state fatte saltare (al contrario ad esempio di quanto è successo dieci anni fa a Cassino, dove per lavoro è un problema in mandazione del parroco o la tessera della Cisl). La Fiat non ha rinunciato però ad usare le visite mediche e i giorni di prova per tentare una «selezione»: così in molti sono stati licenziati il giorno prima dell'assunzione.

Niente problemi? Basso conflittualità? Rapporti di fabbrica idilliaci? La reclame della Fiat tenta di accreditare questa immagine, ma le cose non stanno proprio così. Il primo punto di scontro qui è il salario: la fabbrica è nuova e l'azienda sembra orientata ad usare a suo piacere le leve dell'inquadramento. Siamo quasi tutti al primo livello — dice un giovane operaio —, la nostra paga è a meno di 500 mila lire al mese; con questi salari non si può vivere ma la Fiat cerca di fare saltare il passaggio ai livelli superiori. L'altra questione aperta è poi quella dei ritmi: la produzione è ancora in fase di rodaggio, la fabbrica non è al completo ma l'azienda spinge sull'acceleratore e taglia i tempi cercando di risparmiare sulle pause previste dagli accordi. È un altro punto di frizione. Come frizione c'è sul problema dei licenziamenti nel periodo di prova. Ora — dicono al consiglio di fabbrica — sta per partire la prima battaglia per un accordo integrativo. I lavoratori forse saranno nuovi al lavoro di fabbrica ma nel sindacato ci stanno tutti.



Roberto Rosconi

Perché le arance italiane si vendono poco nella Cee?

Fino a qualche anno fa l'Italia aveva una produzione di agrumi di circa 30 milioni di quintali. L'anno scorso non ha superato i 25 milioni di quintali. Quest'anno ci sarà ancora una diminuzione di produzione. Qualcuno sostiene che ci saranno meno ritiri da parte dell'Aima e quindi meno distruzioni specialmente di arance. Bella consolazione! Invece di migliorare la produzione e superare il tetto del 3,5 per cento dell'esportazione di arance nei paesi della Comunità, oggi, dopo l'entrata della Spagna nella Cee, la paura di confrontarsi con i prodotti agrumari di questo paese nostro concorrente, ci spinge forse a diminuire la produzione. È esattamente il contrario di ciò che bisogna fare: migliorare la qualità dei prodotti agrumicoli attuando un programma di sviluppo articolato per regioni, quelle che producono agrumi, che limiti si le eccedenze, ma che aumenti la qualità della produzione.

Le esportazioni agricole della Cee sfiorano i tredici miliardi di dollari, contro una importazione di 40 miliardi di dollari. C'è spazio, quindi, per produrre di più. Il problema allora è quello della specializzazione (qualità) della nostra produzione e della capacità di commercializzazione all'estero. È possibile, per fare un esempio, che non riusciamo a pubblicizzare la ricerca di uno studio tedesco, il prof. J. Koch direttore dell'Istituto per l'utilizzazione industriale della frutta di Geisenheim, il quale ha effettuato uno studio sui componenti del succo di arancia di vari paesi, e

ha concluso che le nostre arance sono più acide, perché sono più ricche di acido ascorbico e quindi di vitamina C. C'è più efficace pubblicità di questo? Invece il consumatore tedesco respinge le arance italiane proprio perché considerate troppo acide. Bisognerebbe sfruttare anche il fatto che in Germania e nell'Europa centro-settentrionale il consumo di vitamina C è vastissimo, in particolare quando il clima è freddo e umido, e cioè da ottobre ad aprile: per prevenire raffreddori e influenze, queste popolazioni fanno largo uso di vitamina C. Quando, insomma, noi siamo nel pieno della produzione.

Le arance quindi si distruggono quando il mercato interno e quello esterno non riescono ad assorbirle. La Cee continua a privilegiare l'agricoltura continentale a danno dell'agricoltura mediterranea, a danno dei nostri agrumi.

L'anno scorso sono stati ritirati dall'Aima circa 900 mila quintali di arance, una grossa parte delle quali è stata poi distrutta. Più di 3,5 milioni di quintali sono stati trasformati dall'industria. Perché, ci si domanda, invece di essere macinate, le arance non vanno ad aumentare la quantità che l'industria poi trasforma? È semplice la risposta: perché l'industria paga meno dell'Aima che, poi, invece di distribuire il prodotto gratuito ad Enti ed Associazioni che ne fanno richiesta, molto spesso distrugge. Auguriamoci di non assistere anche quest'anno a questa incredibile contraddizione.

Paolo Boleno

FERNET-BRANCA

Fratelli Branca

Stampa d'epoca dalla Collezione Branca

dal 1845 prodotti firmati

FRATELLI BRANCA DISTILLERIE - S.p.A MILANO