

Polizze Rc-auto, si salvi chi può

Caro tariffe, il governo non intende fissare alcun tetto agli aumenti

Felicia Masocco

ROMA Travolto dal fiume in piena degli annunciati rincari di polizze Rc-auto, il governo smette l'attendismo e dice di voler accelerare sulla riforma. Sarà presentata con un collegato alla Finanziaria, ma non conterrà alcun tetto alle tariffe che resteranno così libere nella loro folle corsa. Si salvi chi può: tanto per le auto, quanto per i motorini.

Anche per le due ruote infatti dal primo gennaio le polizze sono da maxi-stangata: almeno una compagnia su due ha infatti in programma di aumentare i premi. Così a Roma assicura uno scooter da 50 cc potrà costare anche il 500% in più, fa sapere Federconsumatori citando l'esempio dell'Ace Insurance che passa dalle 162 mila lire di luglio alle 976mila del prossimo gennaio per un diciottenne neopatentato che si assicura per la prima volta. Al secondo posto come entità di aumenti, la Genertel con un +162% seguita dalla Ticino con +118%. Al polo opposto, la Sai con +4% seguita dalla Nuova Maa con +10%. A Napoli poi, assicurare un ciclomotore può costare fino a 3 milioni e 600 mila lire. La città partenopea è senza dubbio la più tartassata anche per i premi assicurativi delle automobili: basti pensare che a un neopatentato diciottenne può essere chiesto, come fa la Royal International, un premio assicurativo di ben 18 milioni l'anno. Ma anche per i quarantenni napoletani, con le migliori classi di rischio, le cose non vanno meglio: dalle tabelle pubblicate sul sito del ministero delle Attività Produttive, la AIG Europe è la più cara e chiede circa 2 milioni 700 mila lire. Per i neopatentati diciottenni al secondo posto c'è Bologna dove la compagnia Axa chiede circa 8 milioni di lire, così come per quarantenni con la migliore clas-



Alcuni scooter e motorini circolano per il centro storico di Roma

Brambatti/Ansa

se di rischio troviamo al secondo posto Firenze con la Ace Insurance che chiede circa un milione 800 mila lire. Accanto alle tariffe più salate ci sono anche quelle più convenienti. Per i neopatentati diciottenni Palermo è la più economica con La Carnica che chiede circa 230.000 lire.

Districarsi non è facile, per i motorini comunque le compagnie assicurative tendono a far scomparire le tariffe più convenienti, mentre confermano quelle più care eliminando però

quelle eccessive (oltre i 4 milioni). L'effetto sarà quindi quello di ricompattare l'offerta in un «forbice» più stretta. Di Roma e Napoli si è già detto, mentre a Torino, Milano e Firenze aumentano le tariffe minime e si confermano quelle massime e a Bari, che nel 2001 era molto al di sotto delle altre città, in alcuni casi si supera il costo delle metropoli.

I consumatori insorgono e fanno pressing sul governo il quale, con il ministero delle Attività produttive, sembra intenzionato a verificare la dinamica dei prezzi. Oltre alla verifica, il ministero rompe gli indugi e annuncia che la riforma delle Rc auto sarà presentata con un collegato alla Finanziaria che conterrà una richiesta di delega. Il sottosegretario alle attività produttive, Mario Valducci, spiega che non sono previsti blocchi alle tariffe ma l'arrivo di nuove regole per consentire un alleggerimento dei prezzi. Sarà prevista la possibilità di liquidazione diretta da parte delle compagnie o, in opzione, l'arrivo del «super-Cid»; ma arriverà anche un limite (25-30%) alla discrezionalità per la valutazione dei danni biologici. Le imprese, poi, potranno studiare polizze con meccanismi di riparazione diretta dei danni mentre arriveranno sanzioni pesanti (e anche penali) per chi organizza truffe. E, fuori dalla riforma, si punterà a ridurre il tasso di «incidenti» che in Italia è molto alto: tra le misure ipotizzate quella della patente a punti.

Domani e martedì manifestazioni per la vertenza pulizie. Ipotesi di cessione di Trenitalia. Abbadessa (Cgil): vogliono vendere la "polpa"

Ferrovie, nuovi scioperi e progetti di regali ai privati

Giovanni Laccabò

MILANO Si apre una settimana rovente nelle ferrovie: domani e dopo sciopero ad alta tensione degli addetti delle pulizie e da venerdì 9 a domenica 11 non si potrà viaggiare su treni e traghetti. E il governo che fa? Invece di impegnarsi a raffreddare l'imminente conflitto, discetta sui futuri scenari della privatizzazione di Trenitalia. Il segretario dei ferrovieri Cgil Guido Abbadessa non se ne stupisce, ma sottolinea il «rischio che l'ingresso dei privati riguardi solo la "polpa" redditizia della rete» e sia di fatto un «regalo agli amici degli ami-

ci». Sospetti condivisi dal senatore diessino Paolo Brutti: «Non vorrei che le Fs intendano scaricare i costi sulla Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), che rimane pubblica, per far guadagnare a Trenitalia, che viene destinata ai privati». Ma per ora il vero problema è la non-linea del governo, accusa Abbadessa: «Qual è il progetto di risanamento? La cessione riguarderà solo le "parti nobili" del sistema, e tutto il resto andrà alla deriva?». Il «rest» sarebbero le tratte meno appetibili al business ma importanti per i pendolari: «Non siamo contro la privatizzazione, ma vogliamo sapere con quali regole si farà. Le uniche regole

che oggi sono rispettate sono il dumping e la compressione del costo del lavoro. Con l'accordo del 23 novembre abbiamo fatto cadere tutti gli alibi, eppure l'andazzo delle Fs continua e il governo gli fa da spalla». Una «comune intesa» palpabile sia nel mancato rinnovo del contratto di settore, sia nella drammatica odissea dei 13 mila licenziati delle pulizie portati alla disperazione perché già si vedono tutti quanti sulla strada. Saranno due giorni di lotta incandescenti, domani e dopo. Le Fs hanno chiesto al governo di garantirgli l'ordine pubblico nelle stazioni contro «atti di vandalismo», temono che i lavoratori blocchino le sta-

zioni paralizzando la rete come due settimane fa a Roma. Le Fs giustificano la loro decisione di bandire le nuove gare europee - l'atto che ha fatto scattare i licenziamenti in tutto il comparto - con il fatto che l'attuale accordo quadro del '92 è precedente alla normativa europea che oggi impone l'indizione di gare per importi superiori a 400 mila euro. Si tratta pertanto di una strada obbligata, visto che i vecchi contratti scadono a dicembre. Anzi «non fare le gare è reato penale». Ma ciò è vero solo se gli appalti sono affidati a nuovi soggetti, ma non vale se le Fs gestiscono le pulizie in proprio, oppure tramite una loro società ad hoc.

Spiega Abbadessa: «Le Fs fanno tanta propaganda ma evitano di confrontarsi con la nostra proposta dell'autoproduzione, così come avviene nella gran parte delle compagnie aeree e ferroviarie d'Europa. Abbiamo chiesto alle Fs di operare in regime di autoproduzione applicando il contratto già esistente, con un sicuro risparmio di costi e un efficace controllo sulla qualità del servizio». Invece con le gare al massimo ribasso le pulizie sono sparpagliate in una ottantina di centri, e senza nessuna garanzia per l'occupazione. Abbadessa incalza: «Perché governo e Fs non rispondono alla nostra proposta dell'autoproduzione?».

l'intervento

INDUSTRIA E LAVORO, UN ERRORE LASCIARE IL CONSORZIO AIRBUS

Riccardo Nencini*

L'industria aerospaziale italiana possiede delle potenzialità progettuali, tecnologiche e produttive interessanti. La stabilizzazione del suo attuale posizionamento può venire solo dall'attivazione di una rete di alleanze con partners europei. Da questo punto di vista, la politica perseguita dalla precedente maggioranza governativa, anche grazie all'impulso sindacale, è stata sostanzialmente corretta.

Al contrario, il governo Berlusconi ha scelto fin dal suo insediamento di spostare il baricentro dei rapporti industriali verso alleanze con i colossi dell'industria Usa a partire dal progetto del cosiddetto Scudo stellare. Questa scelta rischia di ricacciare l'industria aerospaziale italiana nel ruolo ingrato del subfornitore.

Questa affermazione non vuole negare ciò che appare ovvio, ossia che per l'industria italiana sia necessario avere rapporti con l'industria Usa tali da favorire gli opportuni trasferimenti di tecnologie. Ma il punto è un altro: un vero e proprio rapporto di partnership con gli Stati Uniti lo può avere solo l'Europa, non l'Italia. I motivi che militano a favore del mantenimento della scelta già fatta dalla passata legislatura di partecipare al Consorzio Airbus anche per ciò che riguarda la produzione e l'acquisto dell'aereo da trasporto militare A400M sono dunque più d'uno.

Da un punto di vista sindacale, emerge in primo luogo che la partecipazione alla produzione dell'A400M può favorire un ulteriore avanzamento delle qualità tecnologiche della nostra industria aeronautica. Un fatto questo che ha ricadute positive su due lati: da una parte, rafforza un settore già qualitativamente forte del nostro apparato industriale. Dall'altro, obbliga il sindacato a tirare fuori il meglio delle sue capacità di analisi e di negoziazione nella contrattazione di un'adeguata organizzazione produttiva nonché delle dotazioni formative e dei percorsi professionali ad essa connesse.

In secondo luogo, vanno sottolineate le positive ricadu-

te occupazionali della partecipazione al Consorzio. Infatti, in ballo non ci sono solo alcuni centinaia di posti di lavoro ma posti che hanno un valore doppiamente strategico: sono altamente qualificati e sono collocati al Sud.

Uscire dal Consorzio Airbus significa fare un ulteriore passo verso la desertificazione industriale del Mezzogiorno a partire dai presidi tecnologicamente più avanzati del suo apparato industriale.

Restare nel Consorzio significa invece dare prospettive a stabilimenti che potrebbero passare da una funzione meramente produttiva a una funzione progettuale.

Ma anche a chi riflette su questa vicenda da un punto di vista sindacale non sfugge il valore politico della scelta di partecipare al Consorzio Airbus. Infatti, non è immaginabile nessuna scelta di rivalorizzazione del ruolo dell'Onu nel governo nelle crisi internazionali e nel controllo dei focolai di guerra qua e là insorgenti, senza la costituzione di una forza militare di intervento europea. L'uscita dal ruolo di gendarme del mondo assunto dagli Stati Uniti, che molti auspicano venga compiuta, non è pensabile in assenza di un tale risultato.

La costruzione dell'Europa, considerata nel suo aspetto di operazione volta a favorire un più equilibrato assetto delle relazioni internazionali, passa anche da qui e cioè dalla costruzione di una autonoma capacità di difesa della stessa Europa; capacità che può esistere, peraltro, solo in presenza di un polo industriale europeo dedicato alla difesa stessa.

Sarebbe sbagliato per le forze politiche riformiste accettare supinamente l'idea della non partecipazione del nostro Paese alla produzione e all'acquisto dell'A400M. Questa mancata partecipazione significherebbe ribadire la subalternità del capitalismo italiano nella divisione internazionale del lavoro e cancellare il supporto italiano alla costruzione di un ruolo concreto dell'Europa nelle relazioni internazionali.

*Segretario nazionale Fiom-Cgil

Entra nel alle offerte 2001

Dal 1 Settembre al 15 Dicembre **PAGAMENTI IN 24 RATE SENZA INTERESSI, SENZA ANTICIPO, 1ª rata: 31 Gennaio 2002**



Cucina Mod. **ELODI**
Nostra composizione tipo
cm. 255 solo mobili laminati
L. 890.000 - € 459,64

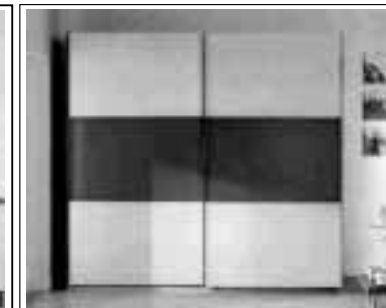
Camera Mod. **GIOIA**
in 24 rate da 86.000 - € 44,41
Tan 0 - Taeg 0 - Anticipo 0

Armadio 6 ante battente in finitura anticata
Mod. **PAOLA**
in 24 rate da 73.300 - € 37,85
Tan 0 - Taeg 0 - Anticipo 0
compreso trasporto e montaggio

Salotto in vera pelle, divano a 3 posti, e divano a 2 posti
Mod. **BRAVO**
L. 1.759.000 - € 908,44
in 24 rate da 73.300 - € 37,85
Tan 0 - Taeg 0 - Anticipo 0

Salotto Mod. **SUSY** vari colori
L. 990.000 - € 511,29

OFFERTISSIMA



Armadio 2 ante scorrevoli con cristalli, vari colori
Mod. **TEMPO**
in 24 rate da 99.800 - € 51,54
Tan 0 - Taeg 0 - Anticipo 0
compreso trasporto e montaggio

Cucina Mod. **STATUS**
Nostra composizione tipo
cm. 255, solo mobili castagno
in 24 rate da 95.800 - € 49,47
Tan 0 - Taeg 0 - Anticipo 0

Soggiorno
Mod. **ROMINA**
massello lino noce
L. 2.590.000 - € 1.117,62



OFFERTISSIMA

I NOSTRI PUNTI VENDITA

S. ANSAÑO VINCI (FI) - Via della Chiesa
Tel. 0571 584438 - 584159
Fax 0571 584211 - 584446

VALTRIANO - FAUGLIA (PI) - Via Prov. delle Colline
Tel. 050 643398 - Fax 050 642090

BASSA - CERRETO GUIDI (FI) - Via Catalani, 20
Tel. 0571 580086 - Fax 0571 581153

CASTELFRANCO DI SOPRA (AR) - Loc. Botriolo
Tel. 055 9148078 - Fax 055 9148213
USCITA VALD'ARNO A1

AREZZO - Loc. PRATACCI - Via Edison, 36
Tel. 0575 984042 - Fax 0575 984206

CASTELLINA SCALO (SI) - Strada di Gabbrice, 8
Tel. 0577 304143 - Fax 0577 306048

FOLLONICA (GR) - Via dell'Agricoltura, 1
Tel. 0566 50301 - Fax 0566 50302

ZONA IND. 20 - ACQUAPENDENTE (VT)
Tel. 0763 733183 - Fax 0763 733183

ROMA - Via Casilina, Km. 21,300
Comune di Montecompati

QUARRATA (PT) - In allestimento
Via Statale Fiorentina, 184 - Ulmi

CASTELNUOVO MAGRA (La Spezia)
Loc. Mollicciara - Via Aurelia, 2 - Tel. 0187 693444

LUCCA - Via Sottomonte, 12
In allestimento
Tel. 0583 379907/8

TERRICCIOLA - Loc. La Rosa - Via Salaiola, 1
Tel. 0587 635725 - Fax 0587 636333

SITO INTERNET:
www.rudmobili.it
e-mail: info@rudmobili.it

CHIAMATA GRATUITA
NUMERO VERDE
800-200000
SERVIZIO CLIENTI

FINANZIAMENTI
TASSO ZERO TAN + 0,00% TAEG = 0,00%
IN COLLABORAZIONE CON:
COMPASS

Ricordati che...**gli altri parlano di sconti, noi li facciamo.**

FINO AD ESAURIMENTO SCORTE