

## Aggressive dichiarazioni dell'amministratore De Benedetti

## L'Olivetti cerca spazi fra le multinazionali

Conferenza-show ai banchieri romani - La richiesta di una fetta del mercato europeo delle telecomunicazioni apre uno scontro - Ricerca di alleanze... e di aiuti

**ROMA** — L'amministratore della Olivetti Carlo De Benedetti ha giudicato ieri a sbalordire l'uditore, recitando una conferenza su «Industria e banca in un mondo che cambia» all'Associazione delle aziende ordinarie di credito (Palazzo Doria). «Noi siamo estremamente insoddisfatti di come il sistema bancario è organizzato e gestito nel nostro Paese», ha attaccato De Benedetti dopo un buon quarto d'ora di generiche sulla contrapposizione fra istituzioni - che sarebbero marce - e «vitalità del paese», che sarebbe rappresentata da certi imprenditori.

Il suo programma: «Romperre l'integrazione sempre più stretta tra gli istituti dell'intermediazione finanziaria e l'apparato statale... Il che vuol dire rivedere a fondo la costituzione economica degli anni Trenta che è ancora oggi il perno del sistema. Revisione profonda della legge bancaria, allargamento della base azionaria delle grandi banche d'interesse nazionale che hanno già azionisti privati, apertura del capitale per quelle che ancora non ne hanno, trasformazione in banche ordinarie o cooperative degli istituti di credito di diritto pubblico per potere anche per questi creare una base azionaria fra i dipendenti e il pubblico, revisione dei limiti al medio termine da parte delle banche ordinarie, smantellamento di istituti di riciclaggio centralizzati, nomina locale dei vertici delle casse di risparmio».

Come si vede, la modestia non manca. De Benedetti ha però dimenticato di dire come cambierebbe l'industria, ed in particolare l'industria che amministra. Esce in proposito un servizio-intervista su *Business Week* del 17 marzo, di cui vale la pena di riprendere i passi essenziali.

Non si parla della ricerca di accordo con il gruppo finanziario St. Gobain Pont à Musson, di cui si è scritto che potrebbe prendere una partecipazione finanziaria del 20 per cento nelle Olivetti (St. Gobain assumerebbe un ruolo importante nell'industria elettronica francese). Invece si dà rilievo al fatto che Deutsche Bank «e altre istituzioni finanziarie tedesche» stanno acquistando azioni Olivetti. «Per i loro clienti» (le banche dicono sempre di acquisire per i clienti). Il favore delle banche viene sottolineato in diversi modi: nel 1980, anzitutto, viene previsto un profitto netto di 130 milioni di dollari, quindi un ampliamento degli utili da pagare.

Il proseguimento di un buon andamento delle vendite viene sostenuto con la produzione di nuove macchine (una fotocopiatrice, entro quest'anno) e col rinnovo dell'intera gamma in due-tre anni, col passaggio dalle macchine elettroniche a quelle elettroniche. Verso il 1982 la Olivetti sarebbe in grado di offrire l'ufficio del futuro.

De Benedetti spera - scrive la rivista - di entrare nel mercato delle telecomunicazioni, in seguito alla introduzione del «telefono intelligente», cioè di quel complessivo rinnovamento dei materiali e sistemi che si progetta usando l'elettronica. Gli accordi con Hitachi e IPL per la fornitura di calcolatori si collega a questo tentativo di entrata. Ma la Olivetti costruirà i calcolatori in proprio. De Benedetti, che sa quanto insufficienti siano le basi di partenza, «si limita a sorridere».

Noi sappiamo, invece, che sta scatenando proprio per questo. Ai concorrenti, che sono poi molto più preparati e talvolta più grossi di lui - non solo Telettra e STET, ma anche ITT - Face Standard, Fatme, persino IBM - egli dice che non si contenterà della fetta che gli spetta per la rete a terra, ma che vuole competere per interi sistemi. Quindi, che vuole battersi per la fornitura dei calcolatori. Abile gioco al rialzo per ottenere una fetta maggiore e possibile conversione rispetto agli attuali indirizzi?

La risposta deve venire in parte in sede politica. Solo due mesi fa la Olivetti credeva di essersi attribuiti l'80 per cento dei fondi di ricerca messi a disposizione dell'elettronica. Ora non appare più tanto sicura. In sede politica, l'attribuzione dei fondi pubblici potrebbe essere legata all'avanzata di determinati impegni. Anche la

spartizione delle commesse appare molto problematica: il presidente della ITT è stato ricevuto dal ministro delle Telecomunicazioni, Vittorio Colombo, in un viaggio europeo che gli ha permesso di realizzare un compromesso col governo tedesco. Gli americani minacciano licenziamenti ovunque non venga garantita loro una fetta di commesse. I dirigenti di IBM e degli altri gruppi sono tutti in forte agitazione per il solito «arrivo dei giapponesi».

Una situazione di scontro aperto, con le multinazionali, consente di fare alleanze industriali e finanziarie - in Germania, in Francia ed altrove - ma De Benedetti sembra contare molto, contrariamente a ciò che dice, sopra un potere politico impressionato dalle sue estensioni. Sul piano imprenditoriale esibisce i risultati di un intensificato rendimento degli uomini: «Il costo medio annuale per lavoratore

Olivetti in tutto il mondo è di 14.000 dollari». Le vendite per lavoratore sono state di 22.900 dollari nel 1977, 38.000 dollari nel 1979 e quest'anno sarà di 50.000 dollari, scrive *Business Week*. Non solo la Olivetti, molte altre industrie vivono il momento magico di uno sbocco della crisi in un rapporto più avanzato - di uno a quattro - fra costo del lavoro e prodotto.

Questo non basta però né ad assicurare a lungo il successo né a vincere una competizione mondiale. La Olivetti avrà molti bisogni del Stato e dei banchieri. Forse la sua aggressività non è altro che un modo, un po' brusco ma efficace, di stimolare le mammelle per far scendere il latte. Tanto più sono dubbie le carte d'impresa. Sul piano imprenditoriale esibisce i risultati di un intensificato rendimento degli uomini: «Il costo me-

r

s.

Spese di supporto alle risposte verbali da noi date ai quesiti che ci sono stati posti dalla commissione Prodi e le risposte sono state giudicate esaurienti. Desidero che ciò sia messo agli atti».

nella polemica, chi a tratti si fa sentire, sulla vicenda Alfa Romeo, è intervenuto ieri nel tardo pomeriggio il presidente della casa automobilistica milanese, Ettore Massacesi, con una lettera inviata all'ex ministro dell'industria, onorevole Prodi. Prodi, che presiede la commissione incaricata dal governo di analizzare la situazione nel settore auto, proprio l'altro giorno aveva voluto gettare acqua sul fuoco di chi sperava di ricevere da lui un parere «definitivo» sull'accordo Alfa-Nissan. Prodi aveva scritto ai ministri delle partecipazioni statali, Lombardini, e del bilancio Andreatta, che Massacesi aveva opposto «un fermo ma cortese diniego alle informazioni richieste, motivandolo con esigenze di riservatezza aziendale».

Ora Massacesi risponde: «Non è vero». Nella lettera inviata a Prodi, il presidente dell'Alfa Romeo informa di

che dalla Nissan con la collaborazione dell'Alfa Romeo, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese



Marcia indietro a Ivrea sui 1500 licenziamenti

**IVREA** — L'Olivetti ha corretto le affermazioni del suo amministratore delegato durante un incontro con la FLM, smontando le minacce che l'ing. Carlo De Benedetti aveva proferito dieci giorni fa in una intervista. I 450 lavoratori del Canavese messi in cassa integrazione straordinaria non dovranno perciò considerarsi espulsi dall'azienda, ma potranno essere riasorbiti a mano a mano che arriveranno connesse pubbliche aggiuntive. La verifica prevista in tabaccaia servirà a discutere l'eventualità di 1500 lavoratori, ma a riesaminare tutta la situazione produttiva ed occupazionale dell'Olivetti senza nulla di pregiudicato in partenza.

Su tutti gli altri punti in discussione le risposte della azienda sono state giudicate negativamente dalla FLM.

NELLA FOTO — Lo stabilimento Olivetti di Ivrea

## Dall'Alfa smentita alla lettera di Prodi

«Ho raccontato tutto sull'affare con la Nissan»: dice Ettore Massacesi - Ecco comunque i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

**MILANO** — «Questo è l'accordo con la Nissan. Ho dato regolarmente le informazioni che mi erano state richieste dalla commissione Prodi e le risposte sono state giudicate esaurienti. Desidero che ciò sia messo agli atti».

nella polemica, chi a tratti si fa sentire, sulla vicenda Alfa Romeo, è intervenuto ieri nel tardo pomeriggio il presidente della casa automobilistica milanese, Ettore Massacesi, con una lettera inviata all'ex ministro dell'industria, onorevole Prodi. Prodi, che presiede la commissione incaricata dal governo di analizzare la situazione nel settore auto, proprio l'altro giorno aveva voluto gettare acqua sul fuoco di chi sperava di ricevere da lui un parere «definitivo» sull'accordo Alfa-Nissan.

Dopo i «cordiali saluti» di Prodi aveva scritto ai ministri delle partecipazioni statali, Lombardini, e del bilancio Andreatta, che Massacesi aveva opposto «un fermo ma cortese diniego alle informazioni richieste, motivandolo con esigenze di riservatezza aziendale».

Ora Massacesi risponde: «Non è vero». Nella lettera inviata a Prodi, il presidente dell'Alfa Romeo informa di

che dalla Nissan con la collaborazione dell'Alfa Romeo, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».

L'offerta fatta dalla Fiat per «bloccare» questo accordo è equivalente, così come hanno sperato fino in fondo le organizzazioni sindacali? L'Alfa, come si sa, sostiene

che i punti principali dello schema di accordo con la casa giapponese

motore e delle meccaniche dell'Alfa Sud, il valore delle attività produttive svolte nel lo stabilimento dell'Alfa Sud e nel nuovo stabilimento, il costo dei componenti che saranno forniti dall'Alfa Romeo, costituiranno circa l'ottanta per cento del costo finale dell'autovettura».