

La decisione alla vigilia della chiusura estiva delle fabbriche

Le improvvise dimissioni di Agnelli

Una dichiarazione del sindaco Novelli - Reazioni della FLM e della UIL

(Dalla prima pagina)

ROMA — Prime reazioni alle dimissioni di Umberto Agnelli. Il sindaco di Torino, compagno Diego Novelli, che ha avuto notizia dei cambiamenti dallo stesso Gianni Agnelli, ha detto: «Il presidente della FIAT mi ha confermato la scelta di voler scindere la responsabilità dell'azienda da quella di chi governa l'azienda, assicurandomi che ciò non significa disimpegno da parte della famiglia Agnelli nei confronti dell'azienda. Non credo che quanto avvenuto oggi cambi, peggiori o migliori la situazione attuale in cui si trova l'azienda».

In altre parole, gli Agnelli non vorrebbero «sparcere le mani» con i licenziamenti, nel timore di essere chiamati in causa personalmente, nel timore di essere chiamati personalmente a rendere conto del modo in cui hanno gestito in tutti questi anni una delle più importanti strutture produttive del paese. Incaricare un «manager», sia pure di altissimo livello come Romiti, per dare il via alle lettere di licenziamento, servirebbe anche a puntellare le tesi che l'attacco all'occupazione non sarebbe un «colpo di testa» di un padrone, ma una necessità ineluttabile per l'azienda.

Rappresentanti della FIAT hanno smentito, e lo riferiscono con beneficio d'inventario, che siano sorti dissensi nel gruppo dirigente. Circolano però altre ipotesi. La famiglia Agnelli si starebbe difilando dalla gestione diretta della multinazionale (Gianni Agnelli lo aveva fatto alcuni anni fa, passando la mano ad Umberto che ora lo ha imitato) per rendere più facile la ricerca di nuovi «partner» per la FIAT, stranieri o anche italiani.

Lo stesso Umberto Agnelli, nell'intervista di cui annuncia i licenziamenti, accenna pure a trattative in corso per accordi di collaborazione con altre case automobilistiche, che potrebbero essere limitati alla costruzione in comune di certi componenti degli autoveicoli, ma avere anche una portata più vasta. Uno degli ostacoli maggiori alla conclusione di simili intese (e una delle critiche più comuni negli ambienti industriali e finanziari internazionali) è sempre stato però la natura di «multinazionale familiare» della FIAT, uno dei primi gruppi industriali del mondo, ai cui vertici però bastava un'ispirazione capricciosa di un membro della famiglia Agnelli per cambiare improvvisamente decisioni ponderate da schiere di «managers». Pare che proprio per questa instabilità gestionale della FIAT sia fallito alcuni anni fa il «matrimonio» con la francese Citroën.

Va anche notato che, con i mutamenti di ieri si accentua la dimensione finanziaria, a scapito di quella industriale, nella dirigenza FIAT. I fratelli Agnelli assumono cariche in cui l'interesse per gli utili domina su quello per le scelte produttive ed occupazionali. E la stessa gestione operativa viene accentuata in un uomo di finanza come Romiti, ciò mentre, fra i dirigenti FIAT, esiste notoriamente una corrente di «finanziari», che propugna un disimpegno progressivo delle attività industriali.

Vi è il rischio, sottolineato ieri sera in alcuni dei primi commenti, che venga a mancare alla FIAT un respiro strategico da grande industria e che si accentuino invece spinte aziendalistiche e settoriali, permettendo a ciascuno dei responsabili delle società operative della «holding» di fare la sua politica e di procedere per suo conto. Ghidella per le automobili, Palazzo per la siderurgia, e così via.

Ci sarebbe esattamente il contrario della politica che occorrerebbe per salvare la FIAT (e non solo le finanze degli Agnelli) dalla crisi: un piano d'impresa, con precise opzioni di sviluppo produttivo, inserito nella programmazione nazionale.

Circola infine l'ipotesi che la FIAT avrebbe urgente bisogno di ingenti capitali per realizzare i giganteschi investimenti tecnologici, produttivi e nella ricerca indispensabili per fronteggiare la corrente. A questo scopo si sarebbe rivolta a varie banche, anche all'estero, le quali avrebbero posto però come condizione un mutamento nella gestione dell'impresa.

Ieri nel corso della seduta dell'assemblea di Palazzo Madama il compagno Berti — a nome del gruppo comunista — ha sollecitato la discussione dell'interpellanza presentata nei giorni scorsi sulla situazione Fiat dai senatori comunisti, primo firmatario il compagno Chiaromonte.

Umberto Agnelli, grandi progetti e insuccessi

Grandi progetti e insuccessi altrettanto grandi caratterizzano i dieci anni durante i quali Umberto Agnelli è stato amministratore delegato della FIAT SpA. Era stato chiamato alla massima carica dell'impresa il 30 gennaio 1970. Nell'aprile 1978 era stato nominato anche vicepresidente, in vista dell'abbandono del comando operativo per la candidatura come senatore nelle liste della DC, presentata il mese dopo. Ha riasunto l'incarico di amministratore alla fine del 1978 in vista dell'abbandono del seggio senatoriale. Una carriera iniziata nella crisi e finita nella crisi: nel 1970 crisi di invecchiamento del quadro dirigente ereditato dalla lunghissima gestione di Vittorio Cerruti, e quindi dei programmi FIAT che lo stesso Umberto Agnelli denunciò all'insediamento. Altri problemi dovevano sorgere, nel 1974-75, col rincaro del petrolio.

A sua volta l'ing. Sergio Pianfarina, presidente dell'Unione Industriali di Torino, ha rilevato che «date le immense dimensioni della FIAT e il difficile momento, Umberto Agnelli ha ritenuto fosse più produttivo che la responsabilità operativa fosse lasciata interamente ai manager, riservando a se le responsabilità di strategia prioritaria degli azionisti».

In campo sindacale da registrare una dichiarazione del compagno Claudio Sabatini, segretario della FLM: «È necessario che la definizione di una strategia industriale precisa per la Fiat Auto per avere un confronto con i tentativi non riusciti. Nel 1975 l'idea è di dare alla Fiat la leadership per la produzione automobilistica dei paesi dell'Europa mediterranea, vale a dire la Spagna, Grecia, Turchia, Jugoslavia». Forse in questo senso, oltre che nel quadro della necessità di rafforzarsi sul piano finanziario, va vista la cessione di una quota del 15 per cento della divisione del lavoro con altri centri imprenditoriali, fallita sul piano internazionale, fallita anche all'interno. Fino all'attuale opposi-

zione perdente all'iniziativa Alfa-Nissan.

I confini fra queste vicende di imprenditorialità e quelle politiche sono sempre rimasti incerti. Questa difficoltà a distinguere sembra avere indebolito il personaggio in ambedue i campi. Nell'autunno 1972 Umberto Agnelli attacca la Confindustria, accusandola di non capire i rivolgimenti della società italiana e quindi di non saper contribuire e di non dirigerla. L'attacco provoca un gran rivolgimento, con l'arrivo del fratello Gianni e poi di Guido Carli alla presidenza della Confindustria, nel cui seno si sviluppa una corrente che ricercava il dialogo sociale.

Nel 1974 l'attacco si sposta sui governi, in particolare sulla DC. Questo si con-



clude, però, con la sua candidatura alle liste della DC alle elezioni del giugno '76: estrema illusione di promuovere un cambiamento mediante un investito di liberalismo economico nel complesso corpo di un partito che vive di mediazioni. Il suo ultimo errore politico è la richiesta di svalutazione della lira del maggio scorso. Non ha capito che l'Italia non si può identificare con una impresa sia pur importante. La resistenza alla svalutazione è venuta, stavolta, anche dal seno della banche. Di queste stesse banche che hanno una parola importante da dire sul futuro della Fiat e con cui, quindi, è necessario venire a patti.

F. S.

Altro passo avanti verso la riforma FS

Il disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri - I sindacati: impedire «ritorni di fiamma», dei nemici del provvedimento - Bloccati per una notte i traghetti «Tirreno express» per la Sardegna

ROMA — «Un primo tangibile risultato», come lo hanno definito i sindacati di categoria Cgil, Cisl, Uil, nel lungo e difficile cammino per la ri-forma della azienda delle FS è stato conseguito con l'approvazione, da parte del Consiglio dei ministri, del relativo disegno di legge. Ci sono voluti anni di battaglie dei ferrovieri, del movimento sindacale nel suo complesso, del nostro partito e delle altre forze di sinistra, nel paese e in parlamento, per approdare a questo primo concreto risultato. Il disegno di legge varato dal governo è stato oggetto nel mese scorso di lunga trattativa fra i sindacati e il ministro dei Trasporti. Necessità ancora, a giudizio delle organizzazioni dei lavoratori, di essere migliorato e in questo senso i sindacati chiedono alle forze politiche che si svolgerà

assai contrastata. Anche per questo — preannunciano i sindacati — l'iter della legge in Parlamento sarà sollecitato e sostenuto da un'ampia mobilitazione di tutta la categoria.

La prima esigenza è che il governo non perda ulteriore tempo e lasci, come in altre occasioni è avvenuto, passare dei mesi prima di trasmettere il provvedimento legislativo alle Camere. Ricordiamo che in Parlamento si trovano già da tempo le proposte di legge di riforma del piano di approdo della notevole mole di lavoro svolta dalla commissione Trasporti della Camera, nella passata legislatura, sotto la presidenza del compagno Libertini. Il Parlamento è, in ogni caso, in condizioni di poter avviare l'esame della riforma dei mesi fin dalla ripresa dell'attività. Si tratterà di impegnare 48 ore di astensione

mentre all'iter legislativo un andamento. Il più possibile rapido. Lo stesso discorso vale anche per altri leggi riguardanti le FS, prima fra tutte quella relativa al piano integrativo per impianti fissi e materiale rotabile.

Mentre si è registrato questo importante passo in avanti verso la riforma del trasporto ferroviario, una situazione preoccupante si è venuta a determinare nei collegamenti fra continente e Sardegna con le minacce di smobilitazione annunciata dall'armatore Maggiori e la battaglia dei traghetti per i traghetti della Trans Tirreno Express. C'è inoltre il licenziamento di 50 impiegati della sede genovese della compagnia e la minaccia di perdita di lavoro per gli equipaggi. La reazione dei marittimi è stata immediata e ferma. Ieri l'altro sono scesi in sciopero. Sono state proposte 48 ore di astensione

I. G.

All'agricoltura un po' di ferrovecchio

La Confeoltivatori presenta le proposte di «correzione» ai decreti del governo - Avolio: «Ma si vuole ridurre il deficit alimentare?» - A colloquio con Rossi sulla situazione nelle campagne

ROMA — Il Consiglio generale della Confeoltivatori ha bollato come «inadeguate» e «non risolutive» le decisioni economiche del governo. In agricoltura — hanno spiegato, nel corso di una conferenza stampa, il presidente Avolio e il vice presidente Ognibene — vanno a compromettere in tessuto produttivo già segnato dal vuoto di interventi programmatici e di riforma, come il piano agro-alimentare, il nuovo assetto dell'Alma e della Fedconsorzi. Ma doveroso si vuol puntare alla riduzione del disavanzo alimentare che così pesantemente incide sulla bilancia commerciale? Avolio e Ognibene non hanno nascosto i propri dubbi. Tuttavia, l'organizzazione contadina si è fatta carico di preparare una serie di proposte «correttive» ai decreti del governo, proprio per costruire un ponte tra la realtà di oggi e le esigenze di trasformazione dell'apparato produttivo agricolo.

Ne parlano con Afro Rossi, responsabile dell'ufficio economico della Confeoltivatori. Gli argomenti non mancano. Prendiamo la risistemazione delle aliquote IVA: nei mangimi si avrà un maggior onere di 40 miliardi annui, proprio mentre la zootecnia si dibatte in un mare di difficoltà. E che dire dell'aumento dell'imposta sulla distillazione addirittura di 5 cent? Per fortuna il Parlamento è già intervenuto ridimensionando la portata del provvedimento. Gli industriali acci-

cano già cominciato a dire che non c'è più costumanza a distillare, facendo pesare le ripercussioni alla produzione: e si sa che anche la vinicoltura è nei guai, le cantine sono piene, il mercato ferme.

Anche l'agricoltura dimostra come la manovra del governo sia meno che un «languoroso congiunturale» che non affronta i nodi della crisi e le cause di fondo dell'inflazione. E tra queste cause posta importante è il deficit alimentare. Dobbiamo importare di tutto, persino le patate. In questi ultimi anni, segni apprezzabili di vitalità si sono finalmente registrati in alcuni settori, per esempio nel latte o nella biotecnologia. Ma ora tutto è rimesso in discussione dalla crisi, dall'inflazione, soprattutto della posizione degli industriali del latte che in diverse regioni rifiutano di pagare il prezzo concorrente, dalla linea dura delle aziende seccare che pretendono nuovi aumenti dopo aver già ottenuto la fetta maggiore nella ripartizione dell'ultimo incremento di prezzo stabilito da lire.

I procedimenti economici non danno una risposta a queste situazioni di drammatica incertezza, e il primo dato negativo — dice Afro Rossi — è che i procedimenti non appena finalizzati, come avrebbero dovuto essere, si trovano in crisi. Una linea serie per misura che interviene per i punti caldi. Se le co-

se si mettono male nella biotecnologia, la conseguenza sarà un ulteriore boom del pomodoro mentre ci sono 4,5 milioni di quintali di produzione non contrattata (quasi tutta in Puglia, in Calabria, in Basilicata, nella provincia di Cosenza) e per la quale dunque non c'è certezza che sarà ritirata dalla industria».

Altro motivo di disaccordo con le scelte operate dal governo è il fatto che si destinano soldi per la formazione delle proprietà contadine, per l'acquisto di autocarri frigoriferi e di pacchetti maggioritari di industrie alimentari da parte di cooperative e consorzi di produttori senza un progetto preciso, senza che sia chiaramente delineato l'obiettivo che si vuol raggiungere.

L'organizzazione professionale unitaria dei contadini ha già presentato ai gruppi parlamentari le proposte di modifica. Non si tratta di correttivi marginali, ma sono proposte che prevedono misure come la somma messa a disposizione (in complesso circa 80 miliardi di lire) per la ristrutturazione della contadineria, per la creazione di una piattaforma unitaria; nel settore vivicoltura e sussidiarie unitarie.

Osserva, infine, Rossi: «Corti, ongaggiamenti delle Confeoltivatori sono interpretati come segno di un coinvolgimento che deriva dal recente accordo politico con la Confindustria. Ma il dato fondamentale del quale è la pressione che viene da parte dei coltivatori, impegnati nella difesa contro l'inflazione».

Pier Giorgio Betti

De Tommaso chiede 150 mila motori ai giapponesi?

L'industriale vorrebbe dal ministro dell'industria l'autorizzazione ad importare se parte l'accordo Alfa-Nissan

MILANO — La lettera è del 30 luglio scorso. È indirizzata all'on. Bisaglia, ministro dell'Industria. Chiede ufficialmente l'autorizzazione ad importare dal Giappone 150 mila motori per auto alanno, destinati alla Nuova Innocenti. È firmata da Alessandro De Tommaso, amministratore delegato della azienda automobilistica milanese. E la richiesta per il tono polemico con cui è stata formulata dallo stesso De Tommaso, per le reazioni che comincia a provocare, ha già suscitato un mezzo vespaio.

Veniamo alla lettera inviata l'altro giorno da De Tommaso a Bisiglio. De Tommaso sostiene che con l'accordo Alfa-Nissan sarebbe in grado di ridurre i prezzi delle vetture del 5 per cento. Il programma, sostiene infine De Tommaso, richiederebbe per la sua attuazione «un nuovo stabilimento decentrato con un organico minimo di circa 1.500 unità». E ancora:

«Le concordanze dei prezzi diventerebbero insostenibili, avendo «le marche straniere il vantaggio di combattere per numeri marginali per loro, mentre le marche italiane giocheranno il massimo della loro produzione. Essendo la Nuova Innocenti — sostiene De Tommaso — non si può identificare con una impresa sia pur importante. La resistenza alla svalutazione è venuta, stavolta, anche dal seno della banche. Di queste stesse banche che hanno una parola importante da dire sul futuro della Fiat e con cui, quindi, è necessario venire a patti.

Nella lettera inviata a Bisiglio, De Tommaso sostiene che con l'accordo Alfa-Nissan è comunque scontato. La Malfa ministro del Bilancio sostiene che la richiesta De Tommaso è «soltanto una provocazione ispirata da chi intende complicare una situazione, quella del mercato dell'auto», già di per sé complicata.

In un'intervista sostiene che se il governo avrà decisa l'accordo Alfa-Nissan non potrà non dare il via anche alla sua richiesta; che la sua domanda non avrà seguito se anche l'Alfa-Nissan verrà bloccata.

E i sindacati? Pietro Larizza, segretario confederale della Uil, è il primo dei sindacalisti a porre seri dubbi sulla fondatezza della proposta De Tommaso. «Sembra quella di un collezionista di motori piuttosto che di un industriale, tanto è di fuori di ogni logica industriale. Non è solo una coincidenza — continua — che tutto ciò venga avanzato proprio nel momento in cui l'accordo Alfa-Nissan è nella dirittura di arrivo». Il compagno Sergio Garavini, segretario della Cgil, sostiene che quella di De Tommaso è «soltanto una provocazione ispirata da chi intende complicare una situazione, quella del mercato dell'auto», già di per sé complicata.

Che la richiesta di De Tommaso sia destinata a riaccendere la polemica sull'accordo Alfa-Nissan è comunque scontato. La Malfa ministro del Bilancio sostiene che la richiesta De Tommaso apre «un problema di principio»: il ministro Andreotti manifesta preoccupazione, e, sull'altra sponda i ministri del lavoro, Foschi, e dei Lavori pubblici, Compagna, sostengono che non esistono motivi per ritirare un parere favorevole sull'accordo Alfa-Nissan.

Sul filo dell'incostituzionalità i «congelamenti» ante-liquidazione

La Corte: «Bisogna por mano ad adeguati bilanciamenti»

ROMA — La Corte costituzionale ha reso noti ieri le sentenze con le quali respinge le eccezioni di incostituzionalità sollevate a proposito della legge relativa al «congelamento» fra il 30 settembre '76 e il 30 aprile '77 degli scatti di scala mobile e loro relativa sostituzione con i buoni del tesoro (BOT) e il congelamento, agli effetti della liquidazione di fine lavoro, degli scatti di contingenza per il periodo successivo al 31 gennaio '77.

La parte finale della sentenza è una critica aperta al Parlamento (negli sarebbe indicato la critica al governo), per la sua tendenza a batte le vie di sempre, e cioè a colpire i redditi da lavoro dipendente, «senza cercare nuove ricchezze sia pure meno agevolmente identificabili». Naturalmente — dice la Corte — il giudizio definitivo, che è politico, in questo caso è «riservato agli elettori e alle forze sociali». Il dispositivo però non termina qui. Si conclude infatti riconfermando la costituzionalità del provvedimento, dai dispositivi redatti dal prof. Andrioli, che fu relatore sull'argomento.

Le maggiori perplessità sono state estinte dalla Corte a proposito del congelamento della scala mobile agli effetti della liquidazione. In sostanza, pur ammettendo la legittimità del provvedimento, i giudici di Palazzo della Corte costituzionale hanno che con esso si determina una modifica dell'art. 2121 del codice civile, che «deve assunere, allarme per il legislatore», in quanto le conseguenze per i lavoratori sono tanto più pesanti quanto più bassa è la loro retribuzione.

In definitiva, l'esclusione della scala mobile dall'indennità di liquidazione potrebbe, a giudizio della Corte, «determinare squilibri più gravi di quelli già in atto» e ciò dovrebbe persuadere i registratori della cosa pubblica a por mano ad adeguati bilanciamenti.

Le perplessità e le preoccupazioni della Corte costituzionale non si fermano qui. Infatti nella sentenza si afferma che i giudici hanno «pi