

Più cara la bolletta, sulle tariffe il peso di scelte che non si fanno

ENEL + 2 per cento in media - Il governo continua in una politica ai danni dell'utente che non risolve i problemi strutturali

ROMA — Si ricomincia. L'inflazione ha ripreso fiato (+ 1,7% ad ottobre, previsione del 15% a fine anno), traendo ossigeno proprio dai prezzi influenzati, direttamente o indirettamente, da politiche centrali. E in maniera tariffaria del settore. Così, con un costo che, a parità di consumi, è superiore del 20 per cento, le tariffe dell'ENEL hanno avuto un nuovo soprappiù del 2% in media, l'ultimo del 1983, ma i conti di recente dall'IREG hanno mostrato che l'effetto reale non è stato di aumenti del 12-13% in un anno, ma quasi il doppio: + 23% (maggio '82-'83). Sull'ultima rilevazione ISTAT dei prezzi, l'equo canone ha influito per circa l'1%. Sempre il centro studi COEL ha inoltre calcolato che il costo del gas è cresciuto del 25% in un anno, del 56% i trasporti pubblici.

Traslocando pure il fatto che la complessa manovra, questo pesante drenaggio sui redditi meno alti (visto che la mannaia delle tariffe scende in modo eguale, gli effetti sui bilanci delle famiglie sono molto diseguali), a conti fatti non ha prodotto quelle entrate che si prevedevano: 4.500 miliardi in più di entrate, ma 1.300 miliardi in più di contropartite, con 3.200 miliardi sono stati sborsati per coprire i tassi d'interesse più alti sul debito pubblico. Il costo del lavoro del privato per la stessa causa è cresciuto di 1.500 miliardi soltanto: ecco la parziale redistribuzione.

Tanti. Questo modo di operare, però, salva il governo dalle ricorrenti crisi finanziarie degli enti pubblici (come l'ENEL), temporaneamente e richieste che potrebbero

diventare esplosive. Così è per il vertiginoso aumento del prezzo del metano, un regalo alla SNAM che non ne ha risolto i problemi strutturali, ma ha aggravato la condizione di utenti privilegiati, come l'industria delle ceramiche. Così, per continuare a fare il ministro liberale dell'Industria, Altissimo, che ha annunciato nei giorni scorsi alla Camera nuovi aumenti della luce per coprire un buco di 1.600 miliardi dell'ente elettrico. Altissimo, poi, è intenzionato a fare di più dei suoi predecessori concedendo alle compagnie petrolifere una totale libertà di manovra sui prezzi.

Ma ecco quanto ci costa la bolletta della luce da ieri. Sono aumentate le quote fisse mensili (da 690 a 700 lire, da 2.810 a 3.000; da 12.960 a 13.800; da 9.720 a 10.350), mentre per il chilowattora si è mossa di nuovo la tariffa (il sovrapprezzo termico è rimasto, per ora, uguale: 41,90 lire a kWh entro i 3 kWh, 52,90 lire oltre). Per i primi 75 kWh al mese, il prezzo è di 37 lire (fino a 3 kWh di potenza); da 75 a 150 passa a 40,10 (fino a 1,5 kWh); e 50 lire; da 150 a 225 a 49 lire (fino a 3 kWh); oltre 225 a 58,10 lire (fino a 3 kWh).

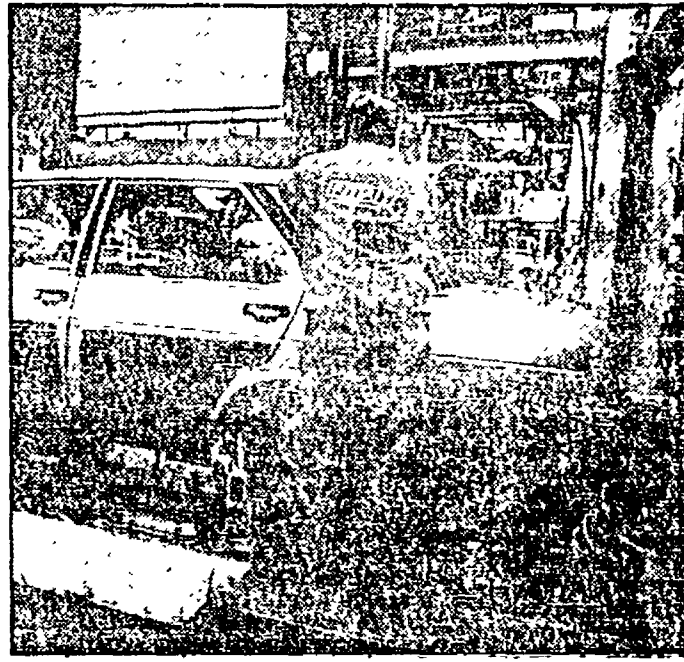
Nel giro di un anno e mezzo — da quando furono introdotte le bollette bimestrali — la spesa media minima per la luce è raddoppiata: dalle 45 mila lire a trimestre (15 mila al mese) alle 60.000 a bimestre (30 mila al mese). Il prezzo pagato dall'utente non ha finanziato, però, quel rilancio della politica energetica che, in prospettiva, avrebbe dovuto far pagare un chilowattora meno di 50 lire. E a due anni di distanza, il ministro dell'Industria non ha vergogna di dire: applichiamo il piano energetico varato nel 1981.

Nadia Tarantini

Vita da cassintegrato Fiat

Chi sono e come reagiscono i sospesi della fabbrica-casa

L'indisponibilità ad accettare un altro posto lontano da Mirafiori e la ricerca personale di nuova occupazione - Indagine dell'Isfol



sintegrati! In Fiat sono state elaborate in modo casuale? Lo studio dice chiaro e tondo che i giovani, gli anziani, le donne, i portatori di handicap, i deboli del mercato del lavoro, insomma, sono la grande maggioranza dei sospesi, ma ci sono anche tanti elementi psicologici. Le aspettative che si nutrono su quel posto (che per tanti aveva rappresentato l'uscita da una condizione di precarietà), il rifiuto a considerare un altro tipo di lavoro che non sia quello nell'industria (con in fondo la "vergogna" di dover imparare un mestiere magari a quaranta, cinquant'anni), l'interiorizzazione della figura di cassintegrato Fiat che in maniera hanno contribuito a delinearne gli spunti da Agnelli non erano gli scarsi, faticosi, e chissà, gli inuiti?

ROMA — Ci credevano poco e forse i fatti hanno dato ragione a loro. Esposti dalla Fiat, con poche o nessuna possibilità di tornare in fabbrica, quasi la metà del lavoratore sospeso ha integrato — settimila e cinquemila su tredicimila per l'esattezza — è stata inserita nelle liste di notiziario. Uno strumento tanto discusso, a Torino ad una delle prime prove pratiche. I risultati? Solo ventinove operai sono riusciti a trovare un altro posto, due mila e quattrocento si sono cancellati dalle liste, altri novecento hanno rifiutato l'assegnazione che era stata loro offerta, e novanta sono stati respinti dall'azienda dove erano stati avviati.

Un disastro o quasi. A conferma della crisi che sta attraversando l'economia piemontese, dell'impossibilità ad assorbire nuova manodopera, della recessione che ha investito tutti i comparti, anche quello che in un certo modo può compensare l'espulsione da altre fabbriche.

Ma non è solo questo. I dati hanno anche altre implicazioni di lettura. C'è un atteggiamento di lavoratori, che al di là delle dichiarazioni formali di "indisponibilità" a cambiare lavoro, sperimentare una nuova occupazione, in realtà resistono a mutare condizione (il novecento che ha rifiutato l'offerta alternativa: è di questi centocinquanta hanno detto di "no" a tre offerte). Così come gli altri novecento che hanno rifiutato l'offerta di lavoro, in realtà, non hanno tolto il loro nome dall'ufficio speciale per la mobilità. In entrambi i casi que-

ste due figure stanno lì a dimostrare che tanta parte della classe operaia torinese è estranea, diffidente, nemica dei meccanismi istituzionali di gestione della mobilità. Come e perché resistono? Come e perché preferiscono far da loro e non vogliono delegare a nessuno il proprio futuro? La risposta non può essere nella solita ricerca statistica. In questo caso i numeri servono a indicare tendenze, non a spiegarle. Ecco allora la novità dello studio dell'ISFOL (Istituto per la formazione professionale) in collaborazione con la Regione Piemonte: una volta tanto si prova a studiare l'atteggiamento di questi operai, la loro collocazione nel mercato del lavoro. Un'indagine qualitativa, insomma, che mette il naso nello spazio esistenziale della cassa integrazione, in quell'universo di risposte individuali all'espulsione della fabbrica.

Storie, racconti, vicende che servono a capire il perché del loro comportamento. «Per me la Fiat è stato un punto di arrivo di tutta la vita. Cavatore fino a 30 anni, poi in Germania, la fondella in Mirafiori. Scelgono non ne ho mai fatti... In fondo posso anche dirlo: ho fatto tutto il ruffiano del padrone... Tutto fino al '78, quando mi sono ammalato: prima mi hanno messo a controllare un quadro dei robot, poi sono

definito «la perdita della disposizione personale: tante ore su una panca a non far nulla, con la vergogna di farsi vedere da altri». Poi, per C.M. di 52 anni la cassa integrazione: «E io non so vivere senza la famiglia Fiat, con un sistema di valori basato su un patto non scritto: ti do molto più del mio lavoro, voglio in cambio la sicurezza...». «E sono proprio queste due filosofie quelle che più di altre contribuiscono a determinare quell'atteggiamento di resistenza al nuovo, alla possibilità di cambiare posto. Certo per spiegare la rigidità concorrono anche l'età, lo stato di salute (la propensione: c'è ancora qualcuno a sostenere che le liste dei cas-

«Propramente questi fattori che bloccano una fetta di lavoratori diventano per altri un motivo di dinamismo. Si tratta di quell'area di dipendenti Fiat che possiede una «strategia personale» per la ricerca di un nuovo posto. Sono i più giovani, i più qualificati che non hanno mai amato la fabbrica, che si sono integrati precocemente nel tessuto metropolitano. E in questo modo hanno conosciuto altre opportunità di lavoro che non quelle industriali, che si fidano di più dei propri mezzi, sono quelli a cui l'identità è meno legata all'esperienza lavorativa. Sono l'altra faccia della medaglia. Ma chi l'ha detto che la riforma del mercato del lavoro, il nuovo sistema di garanzie di cui tanto si parla non deve tenere conto anche delle loro esigenze?»

Stefano Bonconetti

Il prezzo dell'oro al minimo dell'anno Dollaro a 1606 lire

ROMA — Incidente di percorso per il Tesoro degli Stati Uniti che oggi non può collocare titoli per 7 miliardi di dollari come previsto: non ha ottenuto in tempo dai parlamentari l'unanimità del voto di indebitamento consentito. Costretto a rinviare questa transazione di indebitamento, il Tesoro dovrà più avanti, a metà mese, fare emissioni più concentrate. È questo un primo fatto che spiega il forte rialzo del dollaro ieri a Tokio e Londra (in Europa continentale le Borse erano chiuse) giunto ad un cambio di 1606 lire rispetto alle 1.598 di lunedì. L'altro elemento riguarda il maturare di giudizi di più lungo termine. Gli operatori finanziari realizzano sempre più chiaramente che la ripresa economica degli Stati Uniti — più 0,9% anche a settembre — si basa sull'aumento di spesa pubblica senza aumento di prelievo fiscale. Quindi l'amministrazione Reagan si guarderà be-

La riduzione del prezzo dell'oro, sceso ieri ad un nuovo minimo per l'83 — 378 dollari l'oncia, 19.500 lire il grammo —, mostra in quale misura l'attuale politica americana abbia privilegiato la posizione di forza del dollaro. Mentre gli analisti parlano di un «prezzo della paura» per il dollaro a 1.606 lire (2,62 marchi per dollaro, 235 yen per dollaro) l'oro arretra insieme agli altri tradizionali beni-rifugio. Il fatto che una valuta cartacea spiezi i beni rifugio tradizionali vuol dire che unisce i pregi del rendimento a quelli della sicurezza; il che, in parole povere, vuol dire che nessuno realmente si aspetta una riduzione dei tassi d'interesse e del tasso di cambio del dollaro.

Mutamenti abbastanza incisi possono tuttavia venire dal mercato internazionale. L'OCSE informa che ad ottobre il volume dei prestiti sui mercati internazionali è stato di soli 8,1 miliardi di dollari, 5,5 in meno rispetto all'ottobre 1982. I paesi emergenti non produttori di petrolio hanno avuto solo 340 milioni di dollari. I paesi industrializzati sono gli unici a restare attivi, prendendo 6,7 miliardi di dollari di crediti. Scambi ed investimenti si sviluppano all'interno dell'area dei paesi industrializzati, ora più isolati dal resto del mondo. E pur avendo il quasi monopolio dell'accesso alle risorse finanziarie non riescono a far decollare gli investimenti.

La Borsa valori di New York, che lunedì non aveva reagito alla nuova tendenza rialzista del dollaro, ieri ha registrato un contraccolpo. Al termine della mattinata l'indice dei principali valori azionari quotati a Wall Street era sceso di una decina di punti, a quota 1.216.

Renzo Stefanelli

Saint Gobain, 535 licenziati Venerdì sciopero generale a Pisa

PISA — Dopodomani scioperano a Pisa tutte le categorie, dalle 8 alle 12, per protestare contro la decisione dell'azienda Saint Gobain di licenziare 535 persone entro il 29 novembre prossimo. All'agitazione, decisa dalla Federazione dei CGIL, aderisce tutto il comprensorio pisano. Oggi, intanto, sciopero e assemblea all'interno dello stabilimento Saint Gobain. Il 9 marzo del 1982, viceversa, sindacati e azienda avevano stipulato un accordo che garantiva la vita occupazionale a Pisa (la multinazionale francese ha fabbriche anche a Savignano di Cuneo e a Caserta); solo una settimana fa l'azienda ha disdetto unilateralmente quell'accordo. Gli 80 stabilimenti pisano è interessato da 700 licenziamenti e rotture. Ma secondo la direzione aziendale questo pesante prezzo non basta.

La riduzione del prezzo dell'oro, sceso ieri ad un nuovo minimo per l'83 — 378 dollari l'oncia, 19.500 lire il grammo —, mostra in quale misura l'attuale politica americana abbia privilegiato la posizione di forza del dollaro. Mentre gli analisti parlano di un «prezzo della paura» per il dollaro a 1.606 lire (2,62 marchi per dollaro, 235 yen per dollaro) l'oro arretra insieme agli altri tradizionali beni-rifugio. Il fatto che una valuta cartacea spiezi i beni rifugio tradizionali vuol dire che unisce i pregi del rendimento a quelli della sicurezza; il che, in parole povere, vuol dire che nessuno realmente si aspetta una riduzione dei tassi d'interesse e del tasso di cambio del dollaro.

Mutamenti abbastanza incisi possono tuttavia venire dal mercato internazionale. L'OCSE informa che ad ottobre il volume dei prestiti sui mercati internazionali è stato di soli 8,1 miliardi di dollari, 5,5 in meno rispetto all'ottobre 1982. I paesi emergenti non produttori di petrolio hanno avuto solo 340 milioni di dollari. I paesi industrializzati sono gli unici a restare attivi, prendendo 6,7 miliardi di dollari di crediti. Scambi ed investimenti si sviluppano all'interno dell'area dei paesi industrializzati, ora più isolati dal resto del mondo. E pur avendo il quasi monopolio dell'accesso alle risorse finanziarie non riescono a far decollare gli investimenti.

La Borsa valori di New York, che lunedì non aveva reagito alla nuova tendenza rialzista del dollaro, ieri ha registrato un contraccolpo. Al termine della mattinata l'indice dei principali valori azionari quotati a Wall Street era sceso di una decina di punti, a quota 1.216.

Intervista a Nella Marcellino / La risposta della FULTA al presidente della Federtessile Lombardi «Discutiamo di tutto ma non di scala mobile»

MILANO — Può riprendere — e su quali basi — il dialogo tra il sindacato e le organizzazioni imprenditoriali? Il neopresidente della Federtessile, l'ing. Gian Carlo Lombardi, in una delle sue dichiarazioni pubbliche, l'altro giorno lo ha auspicato con convinzione, giungendo a criticare esplicitamente la posizione della Federtessile. Confindustria di aprire la cosiddetta «guerra dei decimali» della scala mobile. Noi abbiamo sentito in proposito il parere di Nella Marcellino, segretaria generale della FULTA.

«Parto dal presupposto che deve riaprire il dialogo. Sono tanti gli argomenti di comune interesse da discutere. Del resto, non siamo stati certo noi ad interrompere questo dialogo: la Federtessile ha le sue colpe, per il modo in cui hanno impostato e sostenuto tutto il capitolo del rinnovo contrattuale. In pratica

sono due anni che il sindacato non riesce a sedersi ad un tavolo con i rappresentanti degli imprenditori per una discussione franca sui problemi del settore... «Quindi siete favorevoli alla ripresa dei contatti. «Altro che. Noi anzi rivendichiamo alla Federtessile il ristabilimento di normali relazioni sindacali. Siamo molto interessati a una discussione seria sul settore, sull'occupazione, sui problemi dell'incremento della produttività, della competitività internazionale, dell'innovazione tecnologica. E non dimentichiamo che nella prima parte del nostro contratto abbiamo previsto incontri periodici per un esame ravvicinato dei problemi e delle prospettive di ogni singolo comparto. Qui siamo in ritardo di due anni; se nel vertice della Federtessile si è fatta

strada la volontà di colmare questo ritardo, questa è una novità che non possiamo che accogliere positivamente... Nella Marcellino fa una pausa, e subito aggiunge: «Una cosa però deve essere chiara fin dall'inizio. Noi non crediamo che in questa "ripresa di incontri" debba esserci una discussione sulla scala mobile. Lo stesso ing. Lombardi conosce bene la posizione del sindacato, che è anche la posizione della FULTA: su questo argomento abbiamo un documento del 22 gennaio di quest'anno, e quel documento ora va applicato rigorosamente. Punto e basta... «Dunque nessuna discussione sul costo del lavoro? «Diciamo senz'altro nessuna discussione sulla scala mobile. Su tutto il re-

Dario Venegoni

Per la crisi Alfa il PCI chiede di applicare l'accordo del 22 gennaio

ROMA — Il fronte che si aprirà nei prossimi giorni sull'Alfa Romeo è quello della scala mobile. La scorta di notizie fatte trapelare per far sensazione, ad una discussione sull'uso della cassa integrazione. Se risulterà necessario un provvedimento certo i lavoratori che rifiutano di contrattare, ma non si potrà non tener conto dell'accordo del 22 gennaio tra il sindacato e l'azienda. Il Pci ha una soluzione alternativa all'uso della CIG a zero lire. La richiesta dell'azienda contraddice il fatto che l'accordo del 22 gennaio non è mai stato applicato. Il coordinamento dei lavoratori comunisti dell'Alfa Romeo e la sezione Industria del Pci hanno preparato un documento che contiene giusti e validi suggerimenti e sulla situazione più generale dell'Alfa Romeo.

Ciò non vuol dire «disconoscere l'esistenza di difficoltà reali per l'azienda, ma si dubita che abbiano un carattere obiettivo. Sembra piuttosto che le scelte della direzione

«Con il nuovo confronto — che si auspica non contraddistinto da chiusure ingiustificate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento del ruolo dell'Alfa. Un confronto che si apre, purtroppo, senza avere come punto di riferimento una politica organica del governo per il settore automobilistico. La parte essenziale delle scelte operate, infatti, da un primo documento, elaborato nei mesi scorsi al livello governativo, è rimasta inattuata. La riorganizzazione del settore non è stata operata, le imprese non vengono inglobate — si deve puntare al consolidamento