

### Potere Fiat È ufficiale: Tmc alla Gemina

MILANO Cesare Romiti - amministratore delegato della Fiat e presidente di Gemina, che controlla il gruppo Rizzoli-Corsera - ha dato ieri ai giornalisti una conferenza a

Roma è apparso del tutto indifferente alle accuse che si sono concentrate sulla Fiat per il potere enorme che viale Marconi sta accumulando nel settore dell'informazione.

Per quel che riguarda l'intesa con i brasiliani di Rede Globo - azionisti al 90% di Telemondiale - Romiti ha lasciato intendere che il gruppo Rizzoli-Corsera ne rivederà i termini, che l'operazione avverrà attraverso un finanziamento a Tmc, ricevendo in cambio l'opzione su una equivalente quota del capitale.

## Letit, la Fiat minaccia di rompere con l'Iri «No alla Bellisario»

La Fiat minaccia di rompere ogni accordo per la costituzione della Letit, la nuova società di telecomunicazioni che dovrebbe assorbire la pubblica Italtel e la privata Telettra. Il motivo è la designazione, da parte dell'Iri, di Marisa Bellisario ad amministratore delegato della nuova società.

EDOARDO GARDUMI

ROMA La Fiat non gradisce affatto la designazione della signora Marisa Bellisario ad amministratore delegato della Letit, la società di telecomunicazioni che sta per nascere dalla fusione dell'Italtel di proprietà dell'Iri e della Telettra appartenente al gruppo torinese. Non gradisce e lo fa sapere alla sua maniera.

Certo non si può dire che scherzino, in corso Marconi, quando vedono disattese le loro aspettative. Il dissenso su una nomina si traduce subito nella minaccia di far saltare un accordo intorno al quale si è lavorato per anni.

La designazione della signora Bellisario alla carica di amministratore delegato del nuovo gruppo è stata fatta un paio di settimane fa dalla Siet, la finanziaria dell'Iri alla quale faceva capo l'Italtel.

Ora invece tutto torna in alto mare. La Fiat sostiene che era chiaramente detto negli accordi che le nomine dovevano essere fatte di comune accordo tra i due maggiori

guardato dallo spendere anche solo una parola che potesse suonare come chiaro avallamento della scelta della finanziaria. Per settimane d'altra parte la decisione era stata oggetto di un acceso scontro politico in concorrenza erano i nomi della signora Bellisario appunto, sostenuta dai socialisti, e di Salvatore Randi, dirigente della Siet e prima ancora del gruppo Fiat L'aveva spuntata alla fine, o almeno così era sembrato, la «signora di ferro» dell'industria italiana.

Tutto sembrava sistemato perché per l'altro posto al vertice della nuova società, quello di presidente, già era scontata la designazione di un uomo della Fiat, Raffaele Palermi.

Non si scatenerà una guerra tra 164 e Thema in casa Fiat? «Siamo molto attenti, per me ciò che conta è che la somma delle due cose sia superiore ai valori separati».

Tocca a Ramontana, il manager dell'ex Alfa Romeo, al quale non si capisce bene fino a che punto vada bene l'ab-

braccio della Fiat Ripete fino all'ossessione «noi dell'Alfa Romeo». In linea con Ghidella che insiste sull'autonomia del marchio, ma forse per evidenziare - al contrario - i timori che la 164 possa essere l'ultimo gioiello «puro» del biscione. Ramontana risponde infastidito a che gli chiede quando i conti Alfa saranno risanati: «Lo ripeto, l'azienda si chiama Alfa-Lancia Industriale e il bilancio chiuderà in pareggio o forse con qualche utile. Per riassorbire le

perdite Alfa ci metteremo un paio d'anni, ma non vi dico cifre, sono conti interni». È l'ultima battuta al volo sul sindacato. «Spero che collaboratori. Dall'altra parte, vengono meno le ragioni della conflittualità perché se vanno bene le cose all'azienda andrà bene per i lavoratori e i loro figli. Credate a me che sono milanese, voi siete milanesi, i dipendenti sono milanesi, la 164 si fa qui a Milano». Il megalomane non concede replica.

Non si capisce se proprio mentre è scoppato il caso del mancato stanziamento dei fondi Fio, da parte del presidente del Fondo degli Utenti portuali, emanazione della Confindustria, Franco Cobali, sia stata riproposta la costituzione di un ente porto, come struttura di collegamento tra i vari operatori, ma di fatto per dimensionare il ruolo della Compagnia Lavoratori Portuali.

«Se non arriveranno i finanziamenti - sostiene il presidente della provincia di Livorno, Fabio Baldassarri - corriamo il rischio che anche i miliardi finora spesi possano diventare improduttivi. La sezione est della Darsena Toscana non è qualcosa di complementare alla sponda ovest, ma essenziale a rendere competitivo il porto di Livorno».

«Se non arriveranno i finanziamenti - sostiene il presidente della provincia di Livorno, Fabio Baldassarri - corriamo il rischio che anche i miliardi finora spesi possano diventare improduttivi. La sezione est della Darsena Toscana non è qualcosa di complementare alla sponda ovest, ma essenziale a rendere competitivo il porto di Livorno».



Marisa Bellisario

Curiosamente ieri il professor Prodi ha opposto un lacerante «no comment» a chi gli chiedeva un giudizio sull'uscita inattesa della Fiat Tacere così, quando viene minacciata la rottura di un accordo al quale l'Iri è sempre sembrato tenere in modo particolare, non può che significare un certo grado di complicità con l'opinione del nuovo socio. Sembra in altre parole che Prodi, dopo aver subito l'imposizione della nomina della Bellisario, non sia ora del tutto

dispiaciuto di vedere rimessa in discussione l'intera partita.

In ogni caso, un bel pasticcio, dentro al quale come al solito si intravede una lotta di potere, condotta a colpi bassi: la Fiat contro il Psi, il Psi contro la Dc, una parte della stessa Dc contro Prodi e lo stesso Prodi impegnato in un virtuosistico doppio gioco.

Con quale utile per gli interessi generali dell'industria italiana è facile immaginare.

Con quale utile per gli interessi generali dell'industria italiana è facile immaginare.

## E ad Arese la mano pesante di Agnelli

La mano pesante della Fiat sull'Alfa di Arese: ritmi serrati per gli operai, fedeltà all'azienda e rottura col sindacato per chi vuol fare carriera. I capi torinesi cercano di imporre a tempo di record lo stile Fiat. Insieme a questo arrivano gli investimenti e rinasce la speranza di rilanciare un prodotto all'altezza della tradizione Alfa: anche in Fiat è prevedibile uno scontro di tendenze.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO Poco più di quattro mesi, che sembrano anni. Tanto è lontano il clamore della battaglia che ha squassato Arese. Finito il fra-stuono dei comunicati stampa e delle assemblee spontanee, dei fondi dei giornali e delle riunioni fino all'alba, di colpo è sceso il sipario. E dietro i cancelli chiusi è ricominciata la ricostruzione, come in ogni dopoguerra. A guidarla sono arrivati, da subito, gli ufficiali dello stato maggiore della Fiat, divisione acquisti e reparto ricerca smantellati da subito, uniti a Torino, al personale ricambio totale dei capi.

E i torinesi hanno cominciato ad applicare le regole di ferro della casa madre: incentivi e aumenti di merito elevati, dal capofila in su. Ma per cortesia, prima te lo fanno capire poi qualcuno te lo dice, in Fiat chi ha responsabilità è bene non abbia a che fare col sindacato, quindi la disdetta, e subito. Nessuno ti obbliga, certo, né lo ammetteranno mai ufficialmente, ma si sa che chi resiste resta in disparte. Come resta in disparte chi dice no a un trasferimento a Torino. Ed è un gran via vai tra Torino e Arese visite e riunioni, corsi di formazione e trasferimenti, per costruire a tempo di record, anche nella nuova provincia, lo spirito Fiat.

Normalizzazione allora? Regime di occupazione? L'Alfa diventerà uno dei tanti stabilimenti di montaggio? No, la battaglia è tutta aperta: i soldi, i nuovi impianti, le tecnologie stanno arrivando come in Alfa non ne avevano mai visti. I reparti di progettazione e sperimentazione sono in piedi. La nuova fiammante 164, anche se a presentarla è venuto Ghidella, ce la siamo fatta noi prima che arrivasse la Fiat, dicono in Alfa.

## Pronta la «164», speranza dell'Alfa-Lancia

È il giorno della Fiat e dell'Alfa Romeo per il lancio della 164 in vendita dal primo ottobre, fulgido gioiello su quattro ruote per le élites (costo da 30 a 45 milioni). Tutto bene: bilancio in pareggio (e forse con un po' di utile) nonostante i debiti, buona risposta del mercato. Ma il sogno americano è rinviato, gli accordi con gruppi concorrenti riguardano soltanto «aspetti marginali».

ANTONIO POLLIO SALIMBENI

MILANO. Ecco la sotto il riflettore, rossa, proiettata orgogliosamente verso l'affollatissima platea che riempie come un uovo il salone dell'immobilissima Cabassi e Milanesi. È la reginetta della nuova stagione targata Fiat. Non c'è inchiesta - accidenti, com'è fastidiosa, ma a Torino dicono di non temere nulla - della Comunità europea che tenga, non c'è Volkswagen e costruttore giapponese che possano intimorire. Lasciate alle spalle nove mesi di ritardo rispetto ai vecchi programmi, le polemiche con gli scettici, i nostalgici lamenti per un'Alfa Romeo che non c'è più e che oggi è a pieno titolo parte del colosso nazionale dell'auto, ora si scende in campo davvero. Si capisce lo sforzo pubblicitario, il colpo d'acceleratore agli strateghi dell'immagine Fiat a suon di convention all'americana (il 29 tocca allo

show al Palatrussardi con Gianni Agnelli e una sfilza di cantanti e attori che la Rai ci regalerà in diretta come fosse un lungo spot del formaggio Mio per la verità non richiesta), di megaconferenze stampa, di manifestazioni rivolte ai bistrattati venditori coccolati come non mai, un ritorno alla grande alle corse con un motore a dieci cilindri.

Ecco Vittorio Ghidella, il numero uno dell'auto Fiat, che dell'Alfa-Lancia Industriale è presidente, risponderà da consumato persuasore e tecnico esperto: «Attenzione amici, il problema è quello di essere nella soglia di sicurezza e noi già ci siamo. Decisivo è raggiungere un volume critico per ciascun modello, cioè costruire più vetture dei concorrenti per essere competitivi sui costi». E anche qui sta la ragione per cui Agnelli non poteva permettersi di



Vittorio Ghidella ha presentato ieri la nuova «164» dell'Alfa Romeo

avere la Ford in giardino. Tutto si gioca in Europa. Il segmento di mercato delle auto a elevata prestazione e di lusso rappresenta un quarto delle vetture vendute, è affollato di costruttori e sulla pozzinga ci sono i giapponesi che stanno fremendo, mentre tedeschi e francesi invocano il protezionismo. E l'America? L'America è lontana, perché, ecco la notizia della giornata, contrariamente a quanto si era sempre detto, anche al momento di decidere la cessione dell'Alfa alla Fiat, il mitico tetto delle sessantamila vetture vendute sul difficile mercato Usa è stato drasticamente ribassato. «Ridurremo il volume della vettura resta un obiettivo a medio-lungo termine, dobbiamo essere realisti, e prudenti. In Europa possiamo arrivare al 10% nella fascia di mercato della 164, ma negli States le cose sono diverse. Parliamo più semplicemente di 15-20mila vetture. Poi vedremo che ci riserverà la provvidenza». Oggi l'Alfa negli Stati Uniti ne vende 7500, la Fiat invece quel mercato lo ha abbandonato nel 1983. Ch cosa è successo? È successo che l'accordo con un partner di cui la Fiat ha lasciato si parlassero fino a ieri non si è realizzato. «Non si può dire che sia fallito perché i contatti sono sempre in corso

### Avellino Sciopero «per la vita e il lavoro»

AVELLINO Cinque morti sul lavoro nell'arco di sei mesi. Un'impressionante escalation di omicidi bianchi, specie in campo edilizio, collegati alla vasta opera di ricostruzione in aiuto nell'irpina terremotata.

«Per il lavoro e per la vita», questo lo slogan scelto da Cgil, Cisl e Uil per sintetizzare i motivi dello sciopero provinciale di quest'oggi. 8 ore nei comparti dell'industria, dell'edilizia e della sanità, le categorie più direttamente interessate alla «vertenza salutare» in Irpinia. Siamattenti corteo in comizio nel centro del capoluogo. Il 40 per cento dell'apparato produttivo della provincia - sostiene Lucio Croce, segretario aggiunto della Camera del lavoro di Avellino - si basa sul sottosviluppo e lo sfruttamento del lavoro nero.

Il settore maggiormente a rischio, insieme all'edilizia (20mila operai), è quello chimico-cianidico. Il «polo» di Solofra conta circa 5mila addetti disseminati in una miriade di concetti che creano enormi problemi di inquinamento in tutta l'area. In una di queste aziende è morto al suo primo giorno di lavoro, dopo la guida d'agosto, un operaio mandato a spurgare un pozzo senza alcuna protezione contro i gas tossici. Lo sciopero di oggi, oltre che la locale associazione degli industriali, ha come controparte la Regione Campania l'assessorato alla sanità infatti non si è mai preoccupato di allestire ad Avellino un servizio multidisciplinare specializzato nella prevenzione delle malattie professionali.

### Negati i fondi Fio per il potenziamento

## Il porto di Livorno è in attivo ma lo Stato sembra ignorarlo

Le grandi gru «Paceco» continuano a scaricare container dalle navi attraccate alle banchine della Darsena Toscana. Contenitori da 20 tonnellate che vengono spostati come fossero scatoloni di cartone, ed allineati uno sopra all'altro danno origine a strane piramidi. I portuali con i carichi sulle spalle che fanno la spola tra la stiva della nave e la banchina sono ormai immagini di altri tempi.

DAL NOSTRO INVIATO PIERO BENABAI

LIVORNO. Anche nella «azienda porto» ha fatto ingresso l'automazione, l'informatica. Scelte necessarie per essere concorrenziali con i grandi scali dei mari del Nord. È lo scalo livornese se pure tra mille difficoltà ha dimostrato e continua a dimostrare di avere raccolto questa sfida. Livorno è il primo porto del Mediterraneo per la movimentazione dei container, superando Marsiglia e Genova. Il primo semestre del 1987, secondo i dati della Compagnia Lavoratori Portuali, che ha un fatturato di circa 130 miliardi di lire, si è chiuso con un incremento dei traffici di oltre il 7,3%, che tendenzialmente dovrebbe portare Livorno a raggiungere la movimentazione di 550mila container all'anno.

È l'unico porto, insieme a quello di Ravenna, a chiudere in attivo i propri bilanci e a non gravare sulle casse dello Stato, al quale invece eroga sotto forma di contributi fiscali circa 1.000 miliardi all'anno. Ma Livorno ha anche la singolare caratteristica di godere del completo disinteresse del governo, qualcuno parla di «abbandono». Emblematica la divisione dei fondi Fio, da cui Livorno è stato escluso per il secondo anno consecutivo, nonostante

il caso del mancato stanziamento dei fondi Fio, da parte del presidente del Fondo degli Utenti portuali, emanazione della Confindustria, Franco Cobali, sia stata riproposta la costituzione di un ente porto, come struttura di collegamento tra i vari operatori, ma di fatto per dimensionare il ruolo della Compagnia Lavoratori Portuali.

«Se non arriveranno i finanziamenti - sostiene il presidente della provincia di Livorno, Fabio Baldassarri - corriamo il rischio che anche i miliardi finora spesi possano diventare improduttivi. La sezione est della Darsena Toscana non è qualcosa di complementare alla sponda ovest, ma essenziale a rendere competitivo il porto di Livorno».

«Se non arriveranno i finanziamenti - sostiene il presidente della provincia di Livorno, Fabio Baldassarri - corriamo il rischio che anche i miliardi finora spesi possano diventare improduttivi. La sezione est della Darsena Toscana non è qualcosa di complementare alla sponda ovest, ma essenziale a rendere competitivo il porto di Livorno».

### Mancato stanziamento

Non è casuale che proprio mentre è scoppato il caso del mancato stanziamento dei fondi Fio da parte del presidente del Fondo degli Utenti portuali, emanazione della Confindustria, Franco Cobali, sia stata riproposta la costituzione di un ente porto, come struttura di collegamento tra i vari operatori, ma di fatto per dimensionare il ruolo della Compagnia Lavoratori Portuali.

«Se non arriveranno i finanziamenti - sostiene il presidente della provincia di Livorno, Fabio Baldassarri - corriamo il rischio che anche i miliardi finora spesi possano diventare improduttivi. La sezione est della Darsena Toscana non è qualcosa di complementare alla sponda ovest, ma essenziale a rendere competitivo il porto di Livorno».

«Se non arriveranno i finanziamenti - sostiene il presidente della provincia di Livorno, Fabio Baldassarri - corriamo il rischio che anche i miliardi finora spesi possano diventare improduttivi. La sezione est della Darsena Toscana non è qualcosa di complementare alla sponda ovest, ma essenziale a rendere competitivo il porto di Livorno».

«Se non arriveranno i finanziamenti - sostiene il presidente della provincia di Livorno, Fabio Baldassarri - corriamo il rischio che anche i miliardi finora spesi possano diventare improduttivi. La sezione est della Darsena Toscana non è qualcosa di complementare alla sponda ovest, ma essenziale a rendere competitivo il porto di Livorno».

## 21 SETTEMBRE '87 CTE

CERTIFICATI DEL TESORO IN EUROSCUDI

**L'investimento ancorato alla moneta europea**

I CTE sono titoli dello Stato Italiano denominati in ECU (European Currency Unit), cioè nella moneta formata dalle monete degli Stati membri della Comunità Economica Europea.

Interessi e capitale vengono pagati in lire nel periodo Lira/ECU del periodo precedente il pagamento.

In sottoscrizione dal 21 al 24 settembre

Prezzo di emissione in ECU	Tasso lordo di interesse	Durata anni	<b>CTE</b>
<b>100%</b>	<b>8,75%</b>	<b>4</b>	

L'INVESTIMENTO CHE PARLA EUROPEO