

**Alfa Aresé**  
A una svolta  
la lotta ai  
super-ritmi

**Il parere di Bruno Trentin**  
sul naufragio Telit  
Una storia di rapporti  
squilibrati con lo Stato

**Corso Marconi ha sempre**  
cercato e ottenuto vantaggi  
Una parte pubblica debole  
e ancora priva di strategia



Il segretario della Cgil Bruno Trentin

**Il caso dell'Ansaldo**  
A Sesto S. Giovanni  
l'Iri programma  
un cimitero industriale

All'Ansaldo di Sesto S. Giovanni si organizza la battaglia per la riconversione dei grandi impianti delle Partecipazioni statali in declino. Aree degradate e perdita di occupazione: il disimpegno dell'industria pubblica rischia di disperdere un grande patrimonio tecnico. Si tratta di ripensare gli obiettivi di grandi aziende, Ansaldo, Deltasider, Breda Fucine che da anni pensano solo a ridurre gli impegni.

STEFANO RIGHI RIVA

# «Potere e comando, ecco la religione Fiat»

MILANO La lotta dell'Alfa di Aresé per modificare i tempi di lavoro è una svolta ai sonni quasi esauriti gli scioperi di reparto, ripetuti ormai per settimane, che rischiavano alla lunga di dividere i lavoratori dei reparti in lotta da quelli messi a disposizione ogni volta dall'azienda. Ora in avanti gli scioperi di reparto verranno decisi solo in vista di situazioni specifiche che possano essere contrattate in loco, e al loro posto si programmerà un calendario di lotte destinate a coinvolgere l'intero stabilimento per imporre una contrattazione complessiva dei tempi di lavoro. Questa decisione, caldeggiata da Fiom e Uilim, ha prodotto invece un dibattito con i militanti della Fim che ieri ancora hanno promosso una fermata di mezz'ora in una parte delle linee dell'assemblaggio. Non si tratta di divisioni di fondo, come in altri momenti della vicenda Alfa, ma di diverse valutazioni sulla capacità di tenuta di una forma di lotta quotidiana, come quella imposta all'inizio, rispetto ai tempi lunghi della battaglia con la Fiat.

Ora l'attenzione dei lavoratori dell'Alfa si sposta maggiormente all'esterno già dopodomani si terrà qui a Milano una conferenza stampa per far conoscere le condizioni di lavoro di tutti gli stabilimenti Fiat, da Mirafiori a Chivasso, da Rivalta ad Aresé a Desio. Ci saranno i rappresentanti dei consigli di fabbrica a smentire le affermazioni di Cesare Romiti secondo il quale Aresé è l'unico stabilimento della Fiat nel quale ci si lamenti dei ritmi di lavoro. Venerdì tutti gli iscritti alla Fiom parteciperanno a un'assemblea col segretario della Cgil Bruno Trentin. Sarà un'assemblea aperta anche ai non sindacalizzati. Ma gli appuntamenti pubblici più importanti saranno a dicembre: si prevede infatti una manifestazione di piazza, o intorno alla festa di S. Ambrogio o verso Natale per far conoscere ai milanesi le dimensioni e le caratteristiche dell'impero Fiat in Lombardia. Ancora in discussione infine la opportunità di coinvolgere le forze politiche locali in un confronto che dovrebbe portare a pronunciamenti sulla vicenda Alfa. Intanto la Fim ha portato avanti autonomamente un iniziativa di sondaggio interno ha distribuito 10.000 questionari per conoscere aspettative e orientamenti dei dipendenti Alfa.

Il giorno dell'Ira di Agnelli. Ed è lo scontro aperto con la controparte pubblica. Nel naufragio della Telit si specchia la tentazione dirigista delle grandi concentrazioni private che vogliono dettare legge negli affari con le imprese di Stato. L'accusa della lottizzazione mascherata spesso la ferma volontà di comandare in proprio. Parla Bruno Trentin, segretario confederale della Cgil.

ANTONIO POLLO SALIMBENI

MILANO Telit, un caso da manuale, cronaca di un naufragio annunciato e puntualmente effettuato. Anche se tutti tifavano per un matrimonio è arrivato il divorzio. Ma c'è stato il voltafaccia dell'Iri sulle nomine del vertice della società, accusa la Fiat. E Romiti prepara il suo dossier-verità che leggerà - se chiamato - in un aula parlamentare. Ma davvero tutti avrebbero preferito il matrimonio tra Italtel (dello Stato) e Telettra (della Fiat)? Ecco l'opinione di Bruno Trentin, segretario confederale della Cgil.

C'è una scelta di fondo che muove la Fiat nelle operazioni di joint ventures che hanno contrassegnato i suoi rapporti con l'industria di Stato non accetta soluzioni che non le garantiscano la prevalenza assoluta nella conduzione strategica sul piano industriale e sul piano finanziario rispetto al partner. Una scelta che prescinde dall'equilibrio formale tra gli azionisti e viene rivestita di elementi ideologici. La storia dei rapporti tra Fiat e Stato è intesa di precedenti che guardano tutti in questa direzione. Nessuno la ricorda oggi, ma così stanno le cose. In più, non escluderei che gli sconvolgimenti finanziari provocati dal crollo delle borse con la conseguente riduzione dei capital-gains abbiano indotto anche un gruppo fortemente internazionale e liquidato come la Fiat a tirare i remi in barca, a riflettere sulla convenienza oggi di un'ulteriore esposizione fi-

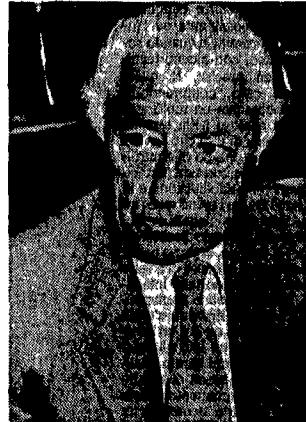
nanziaria anche se la Telit era un affare molto appetibile. È probabile che i due anelli, l'impossibilità di affermare il predominio della leadership e la crisi borsistica si siano congiunti.

Respingi dunque l'idea che ci si trovi di fronte a un episodio del conflitto tra impresa privata, moderna e pragmatica, e un'industria di Stato condizionata dal manuale Cencelli, preda della lottizzazione dei partiti di governo?

È sbagliato dare giudizi uniformi, assoluti. Ci sono imprese pubbliche che hanno fior di management, ma viene in mente per tutte l'Ansaldo e ci sono altre imprese pubbliche nelle quali prevalgono vecchie concezioni e pratiche spartitorie che contrastano con le stesse esigenze industriali. Ma questo non è il caso dell'Italtel, visti i risultati conseguiti dal management che, è bene sapere, non è costituito soltanto dalla signora Bellisario. Risultati che sono anche il frutto di un articolazione di interessi che rappresentano una risorsa non un laccio basti pensare alle relazioni sindacali. Anche questa è una storia che la Fiat avrebbe voluto azzerare. Una delle conseguenze del suo ingresso all'Alfa Romeo non è stato forse quello di instaurare un sistema di conduzione dell'azienda fortemente marcato dal ripristino del suo ordine gerarchico? Nel caso di Telit, se avesse vo-



Il presidente dell'Iri Romano Prodi e Gianni Agnelli



luto concludere positivamente l'operazione la Fiat avrebbe dovuto avanzare proposte diverse per le formule di comando. O davvero si pensava che l'Iri avrebbe accettato la liquidazione pura e semplice della candidatura di Marisa Bellisario?

Lo scontro sulle nomine del vertice di Telit è direttamente proporzionale al valore dell'affare: per questo è stato salutare quello che qualcuno ha chiamato un recupero di dignità da parte dell'Iri.

Era e resta sbagliata una operazione nella quale l'Italtel viene spinta a una joint venture pagando un prezzo elevato al nome Fiat per il credito che questa ha sui mercati internazionali, visto soprattutto il valore non comparabile dell'apporto di capitali reali delle due società. Qui c'è un «lato oscuro» della vicenda. L'accordo Fiat-Stet su Telit viene raggiunto alla vigilia della decisione di rivalutare gli in-

vestimenti nel settore pubblico delle telecomunicazioni. Per il patrimonio dell'Italtel, che controlla oltre la metà del mercato pubblico della comunicazione telefonica, ha significato un secco incremento del valore. Difficile dire che non c'è alcun rapporto tra le due decisioni. Così come è difficile sostenere che l'Iri non è legittimata a pretendere parità di direzione. L'alternativa era una joint venture zoppa, naturalmente solo per lo Stato.

Hal parlato di altri episodi che dimostrano come la Fiat proponga una linea molto rigida nei suoi rapporti con lo Stato.

Al di là della quantità degli specifici apporti di capitale, la Fiat non ha mai partecipato a joint ventures con le Partecipazioni statali senza avere la garanzia di comando nella gestione e del management. Vale per il capitolo siderurgico, cominciato con lo stabilimento di Piombino dell'Italsider,

scelte di politica industriale.

L'acquisto dell'Alfa Romeo lo conferma. Ma negli anni 70 non fu poi molto diverso. Allora si trattava dell'Innocenti, quando la British Leyland decise di abbandonare lo stabilimento di Lambrate e si fecero avanti i giapponesi e così la Fiat presentò un progetto di acquisto e di riconversione dell'Innocenti per integrarla con l'Autobianchi Poi, al momento di concludere, molti perché i giapponesi già si erano fatti da parte. E allora si presentò De Tommaso, il quale fece l'affare grazie ai soldi pubblici della Gepi. Come si diceva un tempo ciò che va bene alla Fiat va bene all'Italia? Non siamo molto cambiati.

Telit naufraga, Pesenti con la Franco Tosi si allea agli svizzeri e agli svedesi e boccia l'Ansaldo, Gardini mette in moto le lobbies pro-etanolo ma intanto si prepara a produrre in Francia: si modificano le ragioni di scambio tra sistema delle imprese e sistema politico? Non si è inaugurato forse un fronte del ricatto contro l'industria pubblica sullo sfondo della voglia tutta francese di privatizzazione?

È proprio così. Con il rischio che in questa ventata si affermino scelte di privatizzazione contraddittorie tra loro, per cui si mette insieme la Lanerossi, e ha un senso che l'Eni smantelli il suo settore tessile, vista l'evoluzione di chimica e petrolchimica, e la Sme, visto che si può dire tutto tranne che l'agro-alimentare non è un settore strategico. Qui c'è un problema di strategie industriali chiare da parte dell'Iri Prodi, semmai, va criticato per questo, per un eccesso di spregiudicatezza nel valutare il rendimento immediato degli investimenti delle partecipazioni statali e non quello a lungo periodo. Non perché si oppone alle sfide della Fiat.

# Su con la vita!

**Ancora fino al 14 novembre la tua vecchia auto o il tuo vecchio furgone valgono fino a**

**1 milione e mezzo**

**e se valgono di più li supervalutiamo**

La vostra auto è sul viale del tramonto? Il vostro vecchio furgone ha l'età della pensione? Su con la vita, è un momento magico: ancora fino al 14 novembre infatti, il vostro usato vale minimo 1 milione per passare ai piaceri di guida della Uno e della Panda o alle soddisfazioni economiche di una Panda Van. L'offerta minima sale a 1 milione e mezzo se scegliete Ritmo, Duna, Regata, Croma, oppure Fiorino o Ducato. Buone notizie anche per chi passa alla 126: 500.000 lire anche per lui! Insomma: qualunque sia il tipo o la marca del vostro usato, in qualsiasi condizione si trovi, purché regolarmente immatricolato, ancora fino al 14 novembre è denaro contante per passare a una nuova auto o veicolo commerciale Fiat da scegliere tra tutti quelli disponibili per pronta consegna. Questa speciale offerta non cumulabile vi attende presso tutti i Concessionari e le Succursali Fiat. Vi sembra il caso di aspettare ancora?



È UN'OFFERTA DI CONCESSIONARI E SUCCURSALI VALIDA SU TUTTE LE VETTURE E I VEICOLI COMMERCIALI FIAT