

Meccanici
Oggi il tentativo di Donat Cattin

ROMA. Tutti dal ministro. L'appuntamento per il sindacato dei metalmeccanici e per la Federmecanica è per stamane nell'ufficio di Donat Cattin. È la prima volta, dall'inizio della vertenza che le parti vanno nel palazzo di via Flavia con tanto di convocazione. C'erano già stati, separatamente, il mese scorso. Ma allora il ministro si limitò ad esortare i sindacati e imprese a sbloccare la situazione. Stavolta, invece, c'è proprio il «tiro» dell'ufficialità, c'è tanto di convocazione. E in più vedrà le parti tutte e due assieme. Sono molti, da tutto questo, a dedurre che Donat Cattin già da stamane comincerà a disegnare una mediazione possibile per il contratto.

Alla riunione, non ci sarà l'intenzione. Il perché è semplice: il negoziato contrattuale con le associazioni pubbliche, formalmente, prosegue. Sindacati e aziende si sono incontrati anche ieri pomeriggio. Ma appunto prosegue solo «formalmente». «Di fatto», sostiene Paolo Franco, segretario della Fiom - quella trattativa è finita. La colpa? Un po', ovviamente, dell'associazione delle imprese, che s'è intestardita sulle sue posizioni un aumento salariale modesto, e per di più rinviato di quattro anni, e una riduzione d'orario che diventerà concreta solo nel prossimo contratto (cosa che del resto chiede anche il sindacato unitario), ma con mille vincoli e «arabocchetti». Un po' di colpa, però, Paolo Franco la dà anche al sindacato. Cos'è successo? In due parole: questo: Fiom, Uilim e aziende, proprio alla ripresa autunnale, si sono accordati su una clausola. La cosiddetta «par condicio» significa che il contratto siglato con le imprese pubbliche non dovrà, comunque, essere più oneroso di quello siglato con i privati. Il professor Mortillaro, il leader della Federmecanica, s'è subito appellato a questa clausola, sostenendo l'irritualità di due trattative (e al proposito ha scritto una lettera): visto che tanto le condizioni devono essere le stesse, tanto vale che unifichiamo il contratto. «È chiara la strumentalità di Mortillaro che vuole impedire lo sviluppo di un negoziato autonomo», prosegue Franco - ma è altrettanto evidente che è stato un errore concedere una norma così automatica.

Comunque sia, gli occhi di tutti oggi sono puntati verso le stanze dell'anziano ministro del Lavoro. Con che posizione ci andrà la Federmecanica? L'associazione ieri ha tacitato. Al suo posto, invece, ha parlato la Confindustria. Attraverso un suo autorevole esponente, il professor Cipolletta, direttore generale dell'associazione. Cipolletta ha spiegato che un accordo, sul salario, si potrebbe fare tenendo conto dei tassi d'inflazione programmati, più un 1 per cento di produttività. Il tutto, cancellando la contrattazione aziendale. Una proposta venuta nel momento sbagliato: proprio ieri i dati sull'inflazione, quella vera, dicono che il costo della vita viaggia a ritmi molto più veloci.



Silvio Berlusconi

MILANO. Quasi per farsi perdonare di aver chiesto ai fotografi di interrompere il loro lavoro per consentirgli di avviare la conferenza stampa, Silvio Berlusconi spiega di aver loro suggerito di risparmiare pellicola. «Tanto le foto belle non le vuole nessuno, vi comprenderanno solo quelle in cui vengo male».

È l'inizio di una botta e risposta di oltre due ore con i giornalisti nel quale a più riprese, dopo riaparsi i temi della ricomposizione e della denuncia della «campagna di invia» e di odio scatenata da alcuni organi di stampa nei

Il sindacato denuncia: l'azienda non vuole affrontare con noi una situazione che si fa sempre più grave e misure da adottare

«La Fiat sta navigando a vista»

Cassa integrazione a raffica anche nel 1991?

Raddoppiando la cassa integrazione per 70.000 lavoratori, la Fiat ha svelato tutta la gravità della sua crisi. Il Parlamento, chiede il «ministro-ombra» del Pci, Adalberto Minucci, deve discutere: «Il governo non può continuare a fingere che un fatto di questa portata riguardi solo alcune città e le organizzazioni sindacali». Le sospensioni di una o due settimane ai mesi potranno continuare nel 1991.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. L'andazzo continuò per anni, tra il 1981 ed il 1984. Ogni mese decine di migliaia di operai della Fiat-Auto venivano lasciati a casa per una settimana o due, a carico della cassa integrazione guadagni. Coal il danaro pubblico finanziava indirettamente le inefficienze della Fiat. Adesso, alla vigilia dell'integrazione europea e del fallido 1989, l'andazzo è rinchiodato. E tutto lascia presumere che anche questa volta durerà a lungo.

A suscitare il timore sono i motivi che hanno costretto l'azienda a raddoppiare il numero dei lavoratori cassintegrati. La Fiat - ha rivelato ieri Luigi Mazzone, segretario nazionale della Fiom - ci ha praticamente fatto capire che sta navigando a vista. Detta dalla più grande industria italiana, questa affermazione è preoccupante. Interpretata invece con malizia, potrebbe significare che la

Fiat non vuole affrontare con il sindacato una situazione che si fa sempre più grave e le misure che intende adottare. Si può aggiungere che non è solo il sindacato che i dirigenti di corso Marconi cercano di nascondere la reale gravità della situazione.

Alla fine di agosto, quando annunciò le prime sospensioni per 35.000 lavoratori in media, la Fiat disse che il calo delle vendite colpiva le auto di alta e di bassa cilindrata, mentre le vetture della gamma media ne venivano bene il mercato. Era una parziale menzogna, detta da motivi di immagine. Uno degli handicap della Fiat è di essere competitiva praticamente solo nelle utilitarie. Oltre metà delle auto che vende (il 52,4% nel 1989) sono «Uno», «Y10» e «Panda». E con vetture di così bassa cilindrata si può reggere solo su mercati come l'Italia, la Spagna (ma



Cesare Romiti

qui c'è la Seat controllata dalla Volkswagen), la Grecia, non sui mercati «forti» dell'Europa, come Germania, Francia, Gran Bretagna, Scandinavia.

Consapevoli di questo limite, i dirigenti Fiat hanno tentato di affermarsi anche nelle gamme medie, con un'auto come la «Tipo». All'inizio sembravano esserci riusciti: è aumentata la quota di vendite delle cilindrature intermedie e diminuita in proporzione quella delle utilitarie. Ecco perché, all'esplosione della crisi, corso

Marconi ha cercato di nascondere che non fosse colpita anche la «Tipo». Ha escluso dalla cassa integrazione lo stabilimento di Cassino (che fa 250 «Tipo» al giorno), bloccando solo quello di Rivalta (che fa 600 vetture di questo modello al giorno). Per analogo motivo non ha messo in cassa integrazione Pomigliano (dove si fa l'Alfa 33) e Chivasso (Delta e Delta).

Il raddoppio della cassa integrazione, per 70.000 lavoratori in novembre, significa che i dirigenti Fiat si sono arresi, hanno abbandonato anche l'ultima trincea delle gamme medie. Si fermeranno pure Cassino, Pomigliano e Chivasso. Complessivamente queste fabbriche hanno 22.000 operai. Gli altri 13.000 cassintegrati in più sono gli operai di stabilimenti, come le Presse di Mirafiori, che continuavano una parziale produzione per alimentare queste tre fabbriche.

Ed oltre alla «Tipo», la crisi coinvolge ormai pure le utilitarie a Desio le settimane di cassa integrazione diventano due. Anziché 75.000, la Fiat produrrà così 90.000 vetture in meno, rispetto alle 700.000 che avrebbe dovuto fare nell'ultimo quadrimestre dell'anno. Non è un taglio da poco, anche perché, prima delle ferie, la Fiat aveva concordato con i sindacati di fare l'ultima settimana di ferie tra Natale e

Capodanno e nell'incontro romano di lunedì i dirigenti non hanno escluso che a questa fermata produttiva si sommi la cassa integrazione in dicembre. Proletato sul 1991. Il quadro è allarmante. Rispetto ai 2.284.000 auto vendute nel 1989, la Fiat aveva già previsto (dichiarazione del suo dirigente Michele Figuratelli al consiglio regionale piemontese) di venderne quest'anno solo 2.270.000 e di scendere a 2.200.000 il prossimo anno. I nuovi tagli ridimensionano ulteriormente queste cifre.

Ma la Fiat continua a sostenere che la crisi sarebbe «congiunturale», senza spiegare perché ne è colpita più di altre case. Lo è proprio per il suo handicap strutturale: essendo competitiva solo nelle utilitarie, è troppo dipendente dal mercato italiano, dove vende il 62% delle sue auto. Non può così compensare le flessioni del mercato domestico con le vendite su altri mercati, come fa la Volkswagen, che in Germania vende solo il 28% delle sue vetture. Ed il fatto di essere competitiva solo nelle utilitarie dipende da quella insufficiente qualità del prodotto che Cesare Romiti ha tardivamente scoperto e si ostina a voler migliorare senza coinvolgere effettivamente con nuove relazioni i lavoratori ed i sindacati.

«Il governo», ha commentato

il «ministro-ombra» del Pci per il lavoro, Adalberto Minucci - non può continuare a fingere che un fatto di questa portata riguardi solo alcune città e le organizzazioni sindacali. È l'entità stessa della cifra, 70.000 lavoratori, a costituire di per sé un grave allarme circa lo stato del nostro apparato industriale, del nuovo ciclo che si sta delineando e, più in generale, circa le prospettive dell'economia italiana, dato il peso determinante che l'industria automobilistica ha oggi nel nostro paese». Minucci ha quindi sollecitato un confronto in Parlamento e nelle sedi istituzionali.

«Ai lavoratori ed ai contribuenti che con le loro rinunce e il loro denaro hanno reso possibile la «festa» di Agnelli», denuncia la federazione torinese del Pci - si chiede di coprire con altre rinunce ed altro denaro, per di più senza discutere, le conseguenze delle scelte unilaterali di corso Marconi. A questo il Pci continuerà ad opporsi. «La Fiat», ha detto il segretario aggiunto della Cgil, Walter Cerfeda - ha il fiato corto nella strategia industriale non ha un partner internazionale né una chiara politica di prodotto. È urgente discuterne e la Fiat deve finire di vedere il sindacato solo nel ruolo di soggetto a cui notificare la cassa integrazione».

Treni ad alta velocità
Per ora c'è il prototipo Ma nessuno sa quando (e se) entrerà in funzione

DAL NOSTRO INVIATO

ROMA. Alta velocità, sempre più araba fence delle ferrovie italiane. Nonostante il modernissimo prototipo Etr 500, presentato ieri per la seconda volta alla stampa carico di parlamentari, ministri di Trasporti e delle Partecipazioni statali (Carlo Bernini e Franco Figa) a bordo, da Roma Termini ha raggiunto Firenze in un'ora e mezza. Un prototipo costato 40 miliardi, e costruito da un consorzio di quattro società, la Breda costruzioni ferroviarie, l'Abb Trazione, l'Ansaldo Trasporti, la Fiat ferroviaria. Ma non è detto che sia questo il treno dei sogni di tanti viaggiatori. «Questa non è la scelta di sistema che le Fs stanno facendo», ha detto l'amministratore straordinario Lorenzo Necci. E vero che l'Ente, d'accordo col governo, ha compiuto la scelta dell'alta velocità come cardine delle nuove Fs insieme al risanamento gestionale. Però è pur vero che non necessariamente sarà quel consorzio a costruire l'alta velocità. Se non altro per un piccolo particolare: alleandosi con la francese Cge in un pacchetto che comprende anche il materiale ferroviario, la Fiat ha scelto altri interlocutori.

La prova di ieri sul tratto Roma-Firenze ha dimostrato che, in termini di competitività, la ferrovia veloce non ha pari. Quindi, l'alta velocità non ha alternative. «È un impegno che abbiamo assunto verso il governo e gli utenti fin dal giorno scorso», assicura Necci. Ma occorre costruire le linee, da Firenze a Milano passando per Bologna. Fra progetti e autorizzazioni, ci vorranno 6 o 7 anni. Sempre che si decida il sistema leggero alla francese (più economico dell'Etr 500) o il «pesante», che possa essere

utilizzato anche per le merci. E comunque l'Etr ha pure il vantaggio di poter viaggiare anche sulle linee normali. Ulteriore problema, il sistema deve poter integrare con quello europeo certamente da Torino a Trieste e da Milano a Roma, forse anche più a sud.

A tutt'oggi non c'è dunque la scelta di sistema, né di chi costruirà l'alta velocità. Ovesto, quei sette anni di tempi «tecnici» si allungano. Necci non si sbottava più di tanto. «Aspettiamo le offerte prima di fare le ordinazioni», dice. Ma ha qualche idea. Ai giornalisti suggerisce il modello «Euro-tunnel» (quello sotto la Manica): costruire una società mista pubblico-privato per l'alta velocità, con 4-5 mila miliardi da spendere, finanziata da un consorzio di 100 banche. Non a caso nel suo discorso di inaugurazione Necci aveva parlato di «uno sforzo finanziario dello Stato e delle banche». Secondo il ministro dei Trasporti Carlo Bernini, a proposito del «sistema» da scegliere, piuttosto che andare verso l'opzione francese o tedesca è meglio «una combinazione tra le diverse abitudini industriali non il treno unico come quello francese, ma la compatibilità con una strategia industriale che tenga conto degli interessi nazionali in termini, però, di collaborazione».

Intanto, sulla riforma delle Fs, il piano triennale di 21.000 miliardi per Necci ha la sua copertura per il '91, ma non per gli anni seguenti. Ieri Bernini ha reso esecutiva la riorganizzazione dei vertici, fra qualche giorno approverà le proposte di Necci per l'attuazione del piano triennale, e per l'accordo di programma «è questione di settimane».

Brennero, la guerra dei Tir Bernini contro la Cee: «Mediazioni? No, occorre tutelare la Comunità»

DAL NOSTRO INVIATO
GIOVANNI LACCAO

VIPITENO. Il silenzio sul grande piazzale dove bivaccano i Tir è spezzato dai pochi motori che consumano gli ultimi litri di gasolio per azionare i freezer. Quattro chilometri di coda sul versante italiano, mentre il valico la fila è più lunga, predomina la rabbia, la tenerezza dell'attesa svernante. Tutti colti di sorpresa da un braccio di ferro tra Austria e Italia che si ripete con frequenza. «Ma gli austriaci italiani, austriaci e tedeschi sono andati a casa, hanno lasciato qui i camion. Siamo nati solo noi, greci e turchi», si lamenta Vasilios Tsekuras. Dopo il lungo viaggio da Brindisi, ora il greco è bloccato con un centinaio di altri colleghi.

«Stanno a fatto freddo, cinque gradi sotto zero», spiega in stentato italiano «Non si è visto nessuno in aiuto, solo una ambulanza coi panini e, da ieri, la cucina militare dopo che noi abbiamo telefonato al consolo. Ora il gasolio è finito, la merce nel freezer sta andando alla malora. Chi pagherà? Siamo anche senza soldi. Le nostre famiglie? Sperano, e anche noi speriamo», sbotta alzando le larghe braccia al cielo. Parlo con gli altri colleghi greci, poi chiedo notizie sulla trattativa di Vienna: «Ci han detto che se trattano, poi il blocco viene subito tolto». Ed è deluso quando gli spiegano che non si deve fare illusioni.

E infatti da Vienna non viene alcuna novità di rilievo. I funzionari hanno confrontato le rispettive piattaforme, elaborate da settimane, nell'intento di rinegoziare l'accordo del 1960 sul transito dei mezzi pesanti. Irremovibile l'Austria non intende concedere aumenti di permessi, soprattutto per ragioni ambientali. Il commissario Cee Kees Van Miert ha dato ragione al cancelliere austriaco ed ha accusato Bernini decretando il divieto di accesso alle frontiere austriache, il ministro italiano ha lesso la norma comunitaria. Ma ieri Bernini ha replicato duramente a Van Miert, un attacco frontale il commissario incorre in un errore di geografia in quanto la frontiera italo-austriaca non è comunitaria, mentre i Tir dei Paesi Cee hanno libero accesso in Italia attraverso tutti gli altri valichi. Inoltre - prosegue Bernini - la Cee non ha il compito di mediare, ma di tutelare

gli interessi della Comunità. Quanto al contenzioso italo-austriaco, il primo obiettivo è la parità di trattamento tra autotrasportatori italiani e austriaci. Solo a questa condizione si può negoziare l'accordo. Un netto irrigidimento; dunque. Il ministro riconosce che le motivazioni dell'Austria sono fondate ma rinvia lo scottante problema alla Comunità. Nella polemica si inserisce ora anche il ministro dei Trasporti tedesco Zimmermann che invita l'Italia a rievocare le misure di blocco a avvertire Bernini: «O cambiate posizione o nel prossimo incontro dei ministri Cee dovremo adottare delle sanzioni».

All'Italia basterebbe che l'Austria riconoscesse 250 mila permessi, di cui 30 mila per i passaggi su rotola. A tal fine Bernini sarebbe disponibile a introdurre una sorta di controllo centralizzato nel riacquisto dei permessi. La ricetta risolutiva è la nuova galleria del Brennero, 57 chilometri, 9 mila miliardi, 9 anni per costruirlo, progetto esecutivo entro quest'anno. Consenso già concesso da Italia, Austria e Germania.

Per il momento dunque la crisi del Brennero rimane in stallo. A tarda sera un laconico comunicato del ministro conferma che l'incontro di Vienna si è concluso «con un utile scambio di opinioni». Ma i «modi politici» rimangono ingarbugliati «essi sono stati rimessi alle successive valutazioni dei ministri».

Il segretario del Pci di Bolzano Guido Margheri commenta: «Occorre in tempi certi spostare quote di traffico dalla strada alla ferrovia. Solo così si può estendere per gradi i divieti anche sul nostro versante alpino per garantire la salute e gli interessi delle aziende». Margheri è critico anche nei confronti dei dirigenti nazionali del Pci che invita in una lettera aperta ad una iniziativa politica e parlamentare meno debole e impacciata e più critica nei confronti del governo e della politica del ministro Bernini. Critica la «linea della ritorsione» sponsorizzata da Bernini, domenica avrà luogo una protesta sull'AutoBrennero: è promossa dalla Lista civica di Vipiteno con l'adesione dei comunisti.

Pronto il progetto sindacale per la riforma della contrattazione nel pubblico impiego
È una proposta dei giuristi chiamati dalle confederazioni. Imminente l'ok di Cgil Cisl Uil

Contratti, statali come i privati

Rivoluzione nei contratti del pubblico impiego. I giuristi chiamati da Cgil Cisl Uil hanno elaborato un progetto, che cancella l'attuale legge quadro e privatizza il rapporto di lavoro di tutti i pubblici dipendenti, ad eccezione delle categorie (come i magistrati) che saranno indicate dalla legge. Il progetto dovrà essere approvato dagli organi sindacali, come base d'un negoziato col governo.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Basta con i contratti che restano inapplicati persino alla vigilia della loro scadenza. E quanto oggi avviene nel pubblico impiego. Solo da pochi giorni per gli enti locali e le aziende di Stato il governo ha chiesto, dopo l'intervento su Andreotti dei leader Cgil Cisl Uil Trentin Manni e Benvenuto, la registrazione «con riserva» dei rispettivi accordi alla Corte dei Conti. Ed è recentissima la risposta della Funzione

pubblica alle osservazioni sulla Sanità della stessa Corte, che probabilmente respingerà la registrazione per l'incertezza sulla copertura finanziaria. Tutti i contratti triennali che scadono fra due mesi.

Cambiare le regole, dunque, chiedono a gran voce i sindacati. Andreotti ha detto di essere d'accordo. E le tre confederazioni hanno messo insieme tredici giuristi, prelevati dalle università di mezza Italia

(compreso un ex capo supremo del ministero della Funzione pubblica, un gradino sotto il ministro) per mettere a punto un progetto che concili il carattere pubblicistico di certe attività con l'esigenza di privatizzare il rapporto di lavoro di qualche milione di «colletti bianchi». Proprio ieri sera i docenti hanno concluso i lavori e il progetto è ora sul tavolo delle segreterie confederali che dovranno dare l'«ok», per poi presentarlo al governo per un negoziato, sul quale il presidente del Consiglio si è impegnato. «La trattativa dovrà iniziare entro novembre, prima dei rinnovi contrattuali», afferma il segretario Cgil Alierio Grandi.

Il progetto si basa su tre intuizioni. La prima è di carattere costituzionale, la seconda finanziaria, la terza giurisdizionale.

Costituzione. La carta fondamentale vuole all'art. 97 che

l'esercizio di una pubblica funzione deve essere regolato dalla legge. Per questo finora tutti i contratti pubblici hanno la sanzione di un atto amministrativo con forza di legge, il decreto del presidente della Repubblica (Dpr). Ebbene, la proposta è che in linea di principio tutti i dipendenti pubblici abbiano invece un rapporto di lavoro privatistico sarà il Parlamento, a indicare quali sono le funzioni talmente pubblicistiche da dover essere regolate per legge, ovvero fuori-contratto. Ad esempio quelle dei magistrati O della pubblica dirigenza. Non dei postini, né degli infermieri o dei direttori degli ospedali, o del semplice impiegato statale, comunale ecc. Grandi suggerisce che l'intero campo dei servizi pubblici (com'è già ora per le ferrovie) sia «delegificato». E poi scemare in tutte le amministrazioni.

Così il contratto, una volta firmato, è immediatamente operante in ogni sua parte per tutti. Ma chi garantisce l'erga omnes ora assicurato dal Dpr? Una norma, rispondono i giuristi, che delimita con certezza la rappresentatività dei sindacati negoziali (tipo soglia minima di consensi), ma soprattutto l'obbligo della parte pubblica di garantire ai dipendenti il «risultato» dell'accordo raggiunto.

Finanze. Finora la copertura dei contratti è sancita dalla Corte dei Conti, ad accordo concluso. Il progetto capovolgere la procedura. Il governo dovrà chiedere al Parlamento la delega a trattare sulla base di costi definiti, e la Corte apporrà il suo sigillo esercitando una funzione di controllo preventivo. Ciò significa che se i contratti, più che le quantità degli aumenti, la loro distribuzione. Se il negoziato porta a uno sfondamento del tetto, il gover-

no dovrà spiegare le ragioni al Parlamento, che eventualmente gli concederà una delega aggiuntiva. Si raggiunge così la sopralta trasparenza sull'evoluzione della spesa corrente nel pubblico impiego, oltre che la certezza di copertura finanziaria. Se poi nel corso del triennio lo Stato si trova a non poter onorare gli impegni (ad esempio, l'ultimo scaglione di aumenti), si rompe il contratto e si apre un altro negoziato.

Giurisdizione. Adesso per alcune materie il pubblico dipendente (e il sindacato) può ricorrere sia al tribunale amministrativo (Tar), sia al pretore del lavoro. Il che genera confusioni, spesso con rilevanti conseguenze finanziarie. Ebbene, la commissione sindacale dei giuristi propone di creare una unica magistratura del lavoro, che valga sia per i dipendenti pubblici, sia per quelli privati.

Ufficializzata ieri la nuova proprietà dei tre canali di Tele+: la pay tv rimane nell'orbita del gruppo Fininvest
Una rete trasmetterà solo film, l'altra sport, la terza notizie a getto continuo. Partner stranieri in vista

Berlusconi: è una colpa avere tanti amici?

«È colpa mia se ho tanti amici?». Così Silvio Berlusconi reagisce all'accusa di aver ceduto le reti di Tele+ a una cordata di amici così tradizionalmente vicini alla Fininvest da far nascere il dubbio che in realtà il controllo della tv a pagamento resterà di fatto nelle sue mani. Per oltre due ore Berlusconi ha risposto alle domande dei giornalisti. Cambia anche Canale 5, su cui spira il vento del Nord.

DARIO VENEGONI

miei confronti? Tra questi c'è in prima fila l'Unità. Ma si capisce, dice Berlusconi, «sono legati a un sistema che in 73 anni ha prodotto solo terrore misera e morte. Io gliel'ho detto: invece di cambiare nome dovrebbe cambiare testa. Ma visto che non è possibile, teniamoci così».

Venendo ai fatti, il presidente della Fininvest conferma integralmente la lista dei partner coinvolti nell'avventura di Tele+ - «Cinque sono già presenti nella comunicazione, gli altri sono nuovi», spiega i 5 veterani sono i fratelli Cecchi Gori, «primi cineasti

italiani», i cugini Formenton-Mondadori, la famiglia Boroli (della De Agostini, il terzo gruppo editoriale italiano) e la stessa Fininvest, decisa ad utilizzare tutti gli spazi offerti dalla legge per rimanere legata alla sua creatura.

I nuovi del settore sono imprenditori a capo di gruppi «da oltre mille miliardi ciascuno». Massimo Moratti, petroliere («Figuratevi se è una mia pedina è persino interista»); Luigi Koelliker, importatore di auto, la famiglia degli ex banchieri Rasini, l'immobiliarista Renato della Valle e la famiglia Mentasti, quelli della San

Pellegrini.

«Dire che ho fatto le cose "in famiglia", e che mantengo il controllo di fatto di Tele+ è prova di un atteggiamento pregiudizialmente ostile. La cessione mi causa anzi sincero dolore. E poi non è colpa mia se ho tanti amici. Ma tanto l'avrebbero detto anche se fossero entrati i grandi gruppi stranieri dei quali si è parlato. Con Maxwell siamo soci in Tli. Con Hachette nella Cinq. Con Abc in Telefunf. Con Bertelsmann abbiamo iniziative comuni. Di Murdoch sono notoriamente amico. Ditelo voi un imprenditore di cui non sia amico». Neanche il tempo di rispondere, che già Berlusconi ha la replica pronta. «Anche se avessi fatto l'affare con De Benedetti, avrebbero detto di sicuro che con lui siamo soci di rilievo nella Mondadori».

Ma vediamo di ricapitolare le notizie fornite nel merito dell'operazione. Intanto, afferma Berlusconi, alla pay tv

la Fininvest stava lavorando da anni. Quanti? A seconda dei casi il presidente dice 3, 4 o anche 5. Da tanto comunque. Al punto che «tutto era pronto per partire a gennaio con la codificazione del segnale e la vendita degli abbonamenti».

I dieci soci citati avranno ciascuno il 10% della Tele+, società capofila dell'operazione. La si controllerà le tre emittenti, contraddistinte, come già ora avviene, con le cifre 1, 2 e 3. Una trasmetterà film, la seconda sport, la terza (sorpresa!) notizie a getto continuo.

Ma come, non avete parlato di programmi per bambini e famiglie? «Sì, ma il nostro progetto era quello di una rete di news. Abbiamo fatto i conti ci vogliono 120 miliardi l'anno e 14 mesi di preparazione. Ho parlato anche con Turner della Cnn, per comprare i diritti. Utilizzeremo le loro immagini con il commento del nostro inviato». Nell'«interregno», in attesa

che sia pronta la rete tutta-notizie, Tele+ 3 trasmetterà un solo film, più volte al giorno «in modo che ognuno se lo vedrà quando avrà voglia». E i Tg delle reti Fininvest? «Abbiamo un progetto in fase molto avanzata per un Tg su Rete4 a partire dal prossimo marzo».

L'abbonamento alla tv a pagamento costerà 25-30 mila lire al mese. I codificatori (che resteranno di proprietà di Tele+) sono già stati scelti, come il nostro giornale ha da tempo anticipato. Li produrranno la Thomson e la Selexo Per «andare in pari» (più o meno fra tre anni) Tele+ dovrà avere «circa un milione e 400mila abbonati». Nel primo anno di attività si pensa di raggiungere 360mila.

La società per sostenere il progetto di sviluppo «dovrà avere almeno 1.000 miliardi di capitale». «Alcuni soci parteciperanno agli aumenti di capitale, altri no. Ci sarà così spazio per l'ingresso di importanti azionisti stranieri,

con i quali sono in parola, e che sono oggi spaventati dall'incertezza sulle concessioni delle frequenze. Voi invece siete tranquilli? Certo. Al momento della decisione, nel prossimo agosto, avremo tutti abbonati, tanti dipendenti (1.200 a regime), non potranno non darci la concessione».

Avete valutato altri possibili partner? «Avevamo molte richieste. Potevamo fare entrare anche Ferruzzi e Fiat, ma abbiamo preferito non farlo».

Intanto cambiano anche le tradizionali reti Fininvest. «Puntiamo più decisamente su un target più giovane, con forte propensione all'acquisto», e su un'area territoriale più definita, di centro-nord. Avrete notato che certi conduttori, con più marcate cadenze dialettali meridionali, sono spariti dai nostri programmi? Pochi. In vero l'avevamo notato. Ma il vento delle Leghe più il richiamo dei «dani» della pubblicità producono anche di questi risultati.