



**LAVORO**  
**Op Computers, amministrazione controllata**  
**MARCO TEDESCHI**  
 La Op Computers ha presentato la richiesta di amministrazione controllata al Tribunale di Ivrea. Tre rappresentanti dell'azienda, l'amministratore Giovanni Vaccarone e due avvocati dell'ufficio legale sono entrati, verso le 13,30, con i libri contabili, cinque classificatori e una busta di documenti, per consegnarli alla cancelleria della sezione fallimentare del Tribunale. I tre sono passati dal retro di Palazzo Giugiana, sede degli uffici giudiziari di Ivrea, mentre 300 lavoratori erano impegnati da circa un'ora in un «sit in» nel piazzale antistante l'edificio. Il presidente del Tribunale, Luigi Grimaldi, esaminerà ora, con altri due giudici, la richiesta.

# € c o n o m i a

R I S P A R M I O

**LA BORSA**

MIB	1039+0,678
MIBTEL	24644+1,311
MIB30	36382+1,742

**LE VALUTE**

DOLLARO USA	1,086	-0,004	1,090
LIRA STERLINA	0,675	-0,002	0,677
FRANCO SVIZZERO	1,593	0,000	1,593
YEN GIAPPONESE	132,450	-0,320	132,770
CORONA DANESE	7,432	0,000	7,432
CORONA SVEDESE	8,938	-0,010	8,948
DRACMA GRECA	321,650	-0,250	321,900
CORONA NORVEGESE	8,560	-0,018	8,578
CORONA CECA	37,967	+0,364	37,603
TALLERO SLOVENO	189,826	-0,419	190,245
FIORINO UNGERESE	250,340	-0,170	250,510
SZLOTY POLACCO	4,270	+0,013	4,256
CORONA ESTONE	15,646	0,000	15,646
LIRA CIPRIOTA	0,579	0,000	0,579
DOLLARO CANADESE	1,644	-0,008	1,652
DOLL. NEOZELANDESE	2,035	-0,005	2,041
DOLLARO AUSTRALIANO	1,712	-0,022	1,734
RAND SUDAFRICANO	6,680	-0,077	6,757

**I cambi sono espressi in euro. 1 euro= Lire 1.936,27**

## Agnelli: «La Fiat è troppo piccola»

### Nell'anno del centenario l'azienda torna a caccia di alleanze

**DALL'INVIATA ROSSELLA DALLÒ**  
**TORINO** A cent'anni la Fiat scopre di essere ancora «troppo piccola» per competere appieno nei grandi giochi mondiali dell'industria automobilistica. Ad affermarlo è stato niente meno che Gianni Agnelli aprendo la conferenza stampa di presentazione delle manifestazioni per il centenario del gruppo torinese fondato l'11 luglio del 1899.  
 Mentre nel mondo dell'auto e del veicolo industriale fervono da un anno in qua grandi fusioni e alleanze planetarie, la Fiat fa autocritica? «Ci hanno detto tante volte che siamo diventati troppo grandi, troppo ingombranti. Ma sono cose che può dire solo chi non ha idea delle dimensioni della concorrenza con cui ci misuriamo. Noi siamo troppo piccoli», ha spiegato Agnelli. Sollecitato da un giornalista che gli chiedeva cosa (alla Fiat) allora intendono fare da grandi, il presidente onorario ha risposto piccato: «Scopriamo a 100 anni di essere diventati maggiorenni». Ma chiuso nella battuta il moto d'orgoglio, Agnelli ha quindi dato la sua lettura del momento: «Constatiamo che l'industria dell'auto si divide tra aziende di nicchia e aziende generaliste. Con gruppi da 7, 6 o 4 milioni di veicoli l'anno, soprattutto in America e in Asia. Noi siamo in posizione semi-internazionale, con fabbriche in America Latina, nell'Est europeo. Ma non siamo certamente paragonabili a General Motors, Ford e Toyota».  
 Il che però non fa abbassare la guardia ai vertici Fiat. Se infatti Paolo Fresco non è disposto a mettere la parola fine alla vicenda («mai dire mai») è il lapidario commento, Agnelli nella sua analisi continua a lasciare le por-

te aperte a movimenti su scala internazionale. «Ci sono due modi per crescere: o per alleanze o per crescita interna», ha spiegato l'avvocato. E per non essere frainteso ha precisato meglio che, non possedendo arti divinatorie, «possiamo procedere da soli, ma dobbiamo tenere gli occhi aperti alle opportunità». Sapendo che in «questa specie di temporale» nel mondo dell'auto la Fiat può essere «soggetto o oggetto di decisioni».  
 Per il futuro dunque occhi spalancati e intanto avanti tutta con le proprie forze, uniti nell'obiettivo di stare per lo meno tra i medio-grandi in attesa di situazioni favorevoli. Sulla strategia nessun contrasto ai piani alti, assicura Paolo Fresco rispondendo con un «balle» alle voci su possibili divergenze tra lui e l'amministratore delegato del gruppo Paolo Cantarella. Da Ginevra anche l'amministratore delegato di Fiat Auto Roberto Testore conferma in pieno il piano quinquennale 1998-2002 (20mila miliardi di investimenti e 19 nuovi modelli, tra cui nei prossimi mesi le nuove Punto e Lancia Dedra), e «forse qualche modello in più». «Vogliamo festeggiare i 100 anni - ha detto - con lo sport che ci piace di più: produrre nuove vetture con piattaforme analoghe e grossi risparmi. Magari anche con altri accordi specifici come quello tanto ventilato con Mitsubishi che fornirebbe la tecnologia per il piccolo fuoristrada da realizzare fra due anni. Anche se, ha aggiunto Testore - questa è solo una delle possibilità, non l'unica».

**AMARCORD**  
**DALL'INVIATA**  
**TORINO** Sullo sfondo del palco nella Sala 500 del Lingotto campeggia sulla sinistra il quadro che riproduce i «fondatori» all'atto costitutivo della Fiat. Sulla destra, il nuovo marchio che a partire dalla prossima generazione Punto, che verrà presentata l'11 luglio nel giorno del centenario, prenderà il posto dell'attuale logo a cinque barrette su tutte le prossime vetture Fiat. Ispirato ai marchi storici della casa torinese, ripropone per intero il nome Fiat con la classica «a» smussata all'interno di un tondo chiuso dalla corona d'alloro che comparì per la prima volta nel '21 e fu poi usato per distinguere le vetture sportive.  
 Sembrerà strano, per quell'epoca, ma il primo progetto affrontato dai fondatori nel 1899 fu proprio la creazione del marchio (ad opera di Giovanni Carpanetto) per una pubblicità con cui far conoscere la nuova azienda. Da allora sono passati cento anni e insieme alla crescita della Fiat si è sviluppata tutta l'area torinese fino a diventare oggi il «distretto dell'auto» che va di là della Fiat.  
 Tra «amarcord» e propositi per i prossimi cento anni, Gianni Agnelli ha ripercorso le tappe principali di questa lunga storia industriale, sociale e sindacale. Lui ha passato i tre quarti della sua vita in simbiosi con l'azienda «partecipando ai suoi eventi e alle sue vicende almeno dal '39, all'epoca dell'inaugurazione di Mirafiori». Il flash-back di Agnelli parte con i ringraziamenti a Torino dove «grazie a un terreno fertile di sapere tecnico, professionale e di va-

## Un secolo di storia industriale, sociale e sindacale



lori forti, la Fiat ha posto le sue radici, traendone una solidità che dura tuttora, anche nella dimensione di azienda mondiale». E ringrazia operai e quanti «hanno fatto la storia della Fiat», anche passando per «momenti duri». Che dice Agnelli - non sono stati pochi - come gli anni della guerra e dopoguerra in cui «la Fiat fu un an-

coraggio per la società locale», e quelli del terrorismo quando «ci ammazzavano i dirigenti».  
 Una storia fatta però anche di grandi soddisfazioni e di grandi uomini. Agnelli riconosce a Valletta di essere stato l'artefice della ripresa Fiat e della «motorizzazione di massa» nell'Italia della Ricostruzione, che si ricorda «come un

miracolo» ma furono anche «anni di grandi difficoltà sociali e sindacali». «La Fiat è cresciuta, è cresciuta insieme al paese, spesso ne ha trainato lo sviluppo» che è il «ruolo delle grandi aziende».  
 Ma è al nonno Giovanni che il presidente onorario della Fiat rivolge i ricordi più teneri e anche riconoscenti perché da lui, dice, ha appreso la curiosità e la sensibilità per lo scenario internazionale. Un nonno affascinato dalla tecnologia e da tutto ciò che sapeva di modernità, e che «pose le basi per dare corpo allo stesso progetto di Henry Ford: trasformare l'automobile in un bene per tutti». Di qui il contributo all'industrializzazione di massa e al progresso sociale ed economico d'Italia.  
 Sull'onda del lungo percorso, Gianni Agnelli accenna a come vorrebbe che la Fiat venisse ricordata fra 100 anni: «Un grande concentrato di risorse umane, manageriali, tecnologiche e economiche che hanno contribuito a tenerle alto il nome dell'Italia all'estero, e soprattutto a mantenere il nostro paese nel nucleo forte dello sviluppo mondiale». Intanto Fiat si accinge a festeggiare il primo secolo con una serie di iniziative, a partire dal 15 aprile: rassegne di materiale storico fotografico e pubblicitario, raduno mondiale di vetture storiche, concerti in piazza San Carlo, una grande mostra sul Barocco alla palazzina di caccia di Stupinigi. E per finire, in ottobre l'avvio del corso di laurea in ingegneria dell'auto con cui «abbiamo voluto trovare qualcosa che restasse nel tempo, che - ha spiegato Cantarella - avesse il senso di ringraziare la città e nel contempo investire nel futuro». **R.D.**

## Parte la liberalizzazione delle ferrovie

### Ok del governo, tra breve entreranno anche gestori stranieri

**SILVIA BIONDI**  
**ROMA** Ora possono anche arrivare i tedeschi. O gli olandesi, gli inglesi, i francesi. Tutti sui nostri binari. Un altro pezzo di monopolio è caduto. Nell'attesa di emanare la direttiva di indirizzo per il piano d'impresa delle Fs, ieri il consiglio dei ministri ha dato l'ok alla liberalizzazione del trasporto ferroviario. Atteso da tempo, altro non è che l'attuazione delle direttive comunitarie che stabiliscono i criteri e le procedure per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie, per la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per la sua utilizzazione. La normativa era attesa da tempo. Le direttive europee risalgono a sette anni fa e il processo di liberalizzazione, in Italia, si era avviato un anno fa con il primo

decreto. Ma per vederne gli effetti, possibili per ora solo sulle tratte internazionali e nazionali, bisogna aspettare il Duemila. Ed è a questa svolta che le Fs devono rispondere procedendo alle divisioni in due società, una per la rete ed una per il trasporto. Una volta fatte le due società, come previsto anche dalla direttiva Treu e sanzionato nel Dpef dello scorso anno, il gestore dell'infrastruttura, al quale in futuro saranno aggiunte le linee ad alta velocità in costruzione, sarà indipendente dalle imprese che fanno trasporto. Sulla carta, il responsabile della rete dovrebbe comportarsi nello stesso modo sia che l'impresa di trasporto sia Fs che la

collega straniera o un consorzio di altre imprese. Lo Stato vigilerà sul gestore, in modo che la fine del monopolio sia concreta. Le Fs svolgeranno la funzione di gestore di rete, mettendo a disposizione le tratte ferrate italiane, «a parità di trattamento e allo scopo di garantire un utile di gestione». Sarà il ministero dei Trasporti, su proposta delle Fs, a fissare i canoni per l'utilizzo delle rotaie. I costi per accedere alla rete ferrata italiana, in «tracce orarie» determinate sul modello degli slots aerei, saranno determinati prendendo in considerazione alcuni parametri legati ai costi diretti e indiretti della circolazione ferroviaria: qualità del-

l'infrastruttura, saturazione delle linee, usura del binario, velocità e consumo energetico. Ogni anno il canone sarà rivisto in base al tasso d'inflazione. Con l'orario estivo del 1999 si dovranno preparare le tariffe che i treni di altre aziende dovranno pagare per accedere ai binari, così come già avviene per le tariffe di interconnessione nella telefonia.  
 Soddisfatto il ministro Treu: «Si è data una ulteriore spinta al processo di liberalizzazione e di rottura dei monopoli anche nel settore dei trasporti». Ora bisogna dare una spinta al risanamento delle Fs, dal momento che tra pochi mesi la concorrenza potrà correre sugli stessi suoi binari. E su questo si attende ancora il varo della direttiva e il conseguente piano d'impresa. In azienda sono giorni di fibrillazione e le di-

plomazione aziendali sono al lavoro per riuscire ad ottenere, all'ultimo tuffo, almeno un paio di correzioni al testo della delibera presentata dal ministro, la scorsa settimana, ai sindacati. Il punto è sempre il costo del lavoro: i vertici aziendali preferirebbero indicazioni più chiare su come aggredire la questione oppure capire se il pareggio di bilancio deve essere raggiunto entro il 2003 o se si può lavorare in questi quattro anni per dimezzare il deficit, contando sui tempi supplementari per annientarlo. Nella speranza che ancora qualcosa sia modificabile nel testo della direttiva, i vertici prendono tempo anche sull'ipotesi di un patto a tre (azienda, sindacati, Governo). «Prima la direttiva - dicono a Villa Patrizi, sede delle Fs - poi vediamo».



La Stazione Centrale di Milano. Farinacci/Ansa

**Dopo automobili e motorini rottamazione per i mobili?**  
 Dopo le automobili e i motorini potrebbe essere arrivato il momento di rottamare i mobili di casa attraverso l'apertura di un mercato dell'usato rivolto alle fasce sociali più povere. La proposta viene dal presidente della Federmobili, Enrico Piovano, che ha annunciato la presentazione al governo e alle organizzazioni sindacali, di alcune proposte per sollecitare iniziative capaci di combattere la crisi del settore, rilanciare i consumi e ammodernare la rete distributiva italiana.

