

Il dramma della principale industria italiana ha due paradossi: l'assenza della famiglia Agnelli e la presenza di Berlusconi

*L'Avvocato ha sempre identificato gli interessi dell'azienda con quelli dello Stato
Il Cavaliere fa invece l'esatto contrario*

Fiat: una questione anche di stile, politico

ELIO VELTRI

Il giorno fatidico era il 31 ottobre perché il governo si era impegnato a presentare, dopo avere incontrato la Fiat e i sindacati e, possibilmente, d'accordo con entrambi, una proposta risolutiva per salvare i posti dei lavoratori e fornire una prospettiva all'industria nazionale dell'auto. Come spesso è accaduto nell'anno e mezzo di vita del governo Berlusconi si trattava solo di un annuncio per le televisioni al punto che il film era iniziato nella villa di Arcore. Allora Berlusconi aveva dato inizio al «suo» film, mettendo in scena la decadenza della famiglia Agnelli e il suo potere opulento. Il presidente del Consiglio aveva convocato gli «ospiti» nella sua villa, a sottolineare che era intenzionato a trattare la crisi Fiat come un problema privato sul quale, se c'era convenienza, anche privata, ci si poteva mettere d'accordo.

L'aveva già fatto alla nascita del suo governo quando in cambio della benevolenza dell'Avvocato si era preso Ruggiero al ministero degli Esteri per scaricarlo subito dopo e aveva restituito la cortesia con commenti positivi del governo sull'acquisto di Montedison. Ricordando, forse, che la Fiat voleva comprare anche la Fondiaria, intralciando i piani del suo amico Ligresti e che Fresco si era impegnato molto nell'operazione, si era anche tolto qualche sassolino dalle scarpe: era arrivato in Mercedes con mezz'ora di ritardo e aveva trattato i manager Fiat come «funzionari di Publitalia». Berlusconi avrebbe preferito un Agnelli a casa sua. Ma, probabilmente, un Agnelli, anche se bisognoso degli aiuti dello Stato, avrebbe chiesto l'incontro a palazzo Chigi, dal momento che i padroni di Torino le istituzioni le conoscono e con le istituzioni, per un secolo, hanno identificato, nel bene e nel male, la storia della Fiat che è anche quella della famiglia.

A questo proposito, mi ritorna alla

mente un episodio degli anni 70, quando ero sindaco di Pavia. Giovanni Agnelli, presidente di Confindustria, decise di visitare l'Associazione industriali di Pavia. I rapporti tra l'amministrazione comunale e gli industriali non erano dei migliori a causa della politica urbanistica e dei servizi, per cui quando mi arrivò l'invito per partecipare all'incontro nella sede degli industriali, chiamai il segretario di Agnelli e gli dissi che sarei stato molto contento di incontrare l'Avvocato, ma a palazzo Mezzabarba, sede del comune, perché l'istituzione aveva secoli di vita e io la rappresentavo. Non era passata mezz'ora che il segretario richiamò e disse che l'Avvocato sarebbe venuto in comune. E così fu: una lezione di stile; rispetto per le istituzioni e, forse, anche un piccolo sgarbo agli industriali che comandavano nell'Associazione di Pavia in mano ai palazzinari.

L'Avvocato, che ha dominato la scena per 40 anni, ha sempre cercato di identificare la famiglia con il paese e la Fiat, nel bene e nel male, ne ha segnato le vicende più significative. Ha fatto industria, privata, ma anche con i soldi dello Stato. Ha fatto politica e ha orientato tutto lo sviluppo economico del Paese. Ha influenzato i consumi e i costumi degli italiani. Ha benedetto i governi, se è vero che alla costituzione di ogni governo tutti gli ambienti che contavano si chie-

È vero: solo pochi, tra cui Lombardi, ebbero il coraggio di contestare la scelta di privilegiare l'auto

”



Tokyo, prova su strada della «Q-car», auto-giocattolo elettrica da una persona, con autonomia di 80 chilometri. (AP Photo/Koji Sasahara)

la foto del giorno

devano cosa ne pensasse l'Avvocato. La famiglia, fedele a un costume molto piemontese, mostrava distacco, parsimonia nell'esposizione della ricchezza, riservatezza nelle frequentazioni politiche e di altro genere, ma in realtà decideva e comandava. Governare senza la Fiat o contro la Fiat era considerata una follia. E anche chi oggi mostra i muscoli, sia esso politico o imprenditore, ha sempre seguito l'onda. Ricordo bene le battaglie e le solitudini di Riccardo Lombardi, del quale ricorre il centenario della nascita, e dei compagni a lui più vicini, contrari allo sviluppo basato solo sull'automobile. Quando il governo Tambroni, in pieno boom economico, con crescita del Pil che durava dal 1963 ad un tasso medio del 6%, decise di diminuire il prezzo della benzina, il solo Riccardo Lombardi scrisse che il provvedimento era demagogico e diretto a «incoraggiare, in certo modo a forzare la politica della motorizzazione». «Il problema», scriveva il leader socialista, che aveva il solo torto di avere ragione con 19 anni di anticipo, «è quello di sapere se sia giustificata in una economia come quella italiana una politica nazionale che stabilisca come prioritario il consumo dell'automobile, precludendosi altre scelte». Ma allora la Fiat dettava le regole e condizionava la politica, come ha fatto in tutti gli anni seguenti, puntando al monopolio dell'auto e ottenendo con-

sensi da tutti i governi che si sono succeduti. Oggi è facile e anche ipocrita elencare gli errori strategici della Fiat e la pochezza del management. Ma quando Craxi impose di rinunciare all'acquisto dell'Alfa Romeo da parte della Ford, che ne aveva già annunciato l'acquisto in America, non ci furono grandi rimostranze. E quando il Corriere fu sottratto all'ipoteca della P2, evitò l'acquisto di Cabassi per conto di Craxi e alla fine arrivò la Fiat, l'operazione fu salutata con compiacimento anche a sinistra.

Il dramma della crisi Fiat sta in due paradossi: l'assenza della famiglia Agnelli e la presenza di Berlusconi. L'assenza, anche fisica, della famiglia è sembrata allarmante anche se ha delle motivazioni. L'Avvocato sta poco bene. L'unico erede pronto per il comando, Giovanni, che aveva la stoffa del leader, è morto giovanissimo. Le donne in casa Agnelli non hanno mai contato. Eppure, qualcuno, in una famiglia che si è identificata con la Fiat e con il Paese, doveva pur comparire, prendere in mano la situazione e impegnare le finanze o i gioielli di famiglia. Sarebbe stato troppo facile e troppo comodo cavarcela con un «abbiamo già dato». Per questa ragione, credo, e anche per il modo in cui il Padrone di Arcore ha trattato i manager, alla fine, l'Avvocato era comparso al Lingotto e, anche se la presenza è stata discreta, non è passata inosservata.

Dall'altra parte c'è Berlusconi che tratta le vicende del Paese come affari di Arcore e continua a seminare ottimismo con la politica degli annunci e con un governo allo sbando a causa di promesse elettorali che non si possono mantenere, della crisi economica, del debito che ha ripreso a galoppare, della modestia e della cultura dell'improvvisazione del capo del governo e dei ministri i quali, eccezione fatta per qualcuno, non conoscono le istituzioni.

E la casa torinese è stata finanziata molto dallo Stato. Ma il premier vede qui solo i suoi tornaconto

”

Da uno «scooterista» pentito: fermiamo i motorini

PAOLO HUTTER

Premetto che ho passato anch'io anni, da giovane, a girare in città col motorino a miscela (e senza casco, e fumando...). Ma ora che i motorini sempre più spesso sostituiscono le auto nelle città italiane, vediamo meglio le cose. Nel più ampio e recente studio comparativo delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore, quello svolto a Firenze da studiosi Arpa ed Enea, risulta che il 60 per cento degli idrocarburi emessi nel 2001 nell'area urbana di Firenze proviene da motorini a due tempi. Bella forza, penserà qualcuno, a Firenze son tutti motorini. E invece lo studio documenta che la somma dei chilo-

metri percorsi nel 2001 (nell'area urbana di Firenze) da tutti i motorini a due tempi, catalizzati e non catalizzati, anche se considerabile, è inferiore a quella dei percorsi dalle auto non catalizzate. Insomma i motorini inquinano di più al chilometro. Nello stesso studio c'è una tabella sulle emissioni medie di un veicolo.

Un ciclomotore a due tempi catalizzato emette 23 volte più benzene e 50 volte più idrocarburi di un auto catalizzata. (Non vi dico quanto emette un due tempi non catalizzato...). E rispetto a un auto non catalizzata emette «solo» il triplo. Qualcuno obietterà che il motorino va più svelto nel traffico, arriva prima, non sta fermo a motore acceso e che queste caratteristiche riducono il suo potere

inquinante. Daniele Grechi dell'Arpat, autore della ricerca, replica che la tabellina tiene già conto dei vari fattori e che le emissioni al chilometro contano più delle emissioni al minuto. Anche se non gli si volesse credere, la maggiore velocità del motorino non è addirittura venti volte superiore a quella dell'auto, non compensa i maggiori veleni emessi.

E per quanto riguarda le micropolveri, i motorini a due tempi, anche catalizzati, sono accanto ai diesel gli emettitori diretti, mentre le auto a benzina contribuiscono solo indirettamente alla loro formazione.

E persino un motociclo a quat-



tro tempi catalizzato, che non produce micropolveri, emette benzene e idrocarburi quasi come un auto non catalizzata (e 5 o 7 volte di più delle auto catalizzate).

Lo studio è stato fatto sui catalizzati Euro 1, è possibile che solo i più recenti Euro 2 abbiano effettivamente emissioni più basse.

Nei prossimi mesi, anche grazie allo studio fiorentino, si introdurrà l'obbligo di revisione per tutti i motorini. Ma il bollino blu, com'è noto, non basta, occorre limitare la circolazione dei motorini almeno in tutti i casi e i luoghi in cui si fermano le auto.

Lo dico da ex-motorinista pentito che forse si comprerà un motorino elettrico. Ho sentito parlare anche di motorini a metano, prototipi sono stati realizzati a Rimini e Benevento. Chissà se fanno anche meno rumore?

Due notizie emiliane
Oggi domenica 3 novembre avrebbero dovuto esserci le tar-

ghe alterne nelle città emiliane ma sono state sospese...per favorire le visite ai cimiteri. La Regione non aveva previsto questa sospensione che è venuta innanzitutto dalle città governate dal Polo come Bologna e Parma, poi a cascata da tutte le altre. Si è creata una situazione che ha reso difficile la resistenza degli assessori all'ambiente. A ben pensarci, è un po' assurdo. Come se andare al cimitero senz'auto fosse più difficile che andare al lavoro. Probabilmente ha pesato il richiamo ai «poveri vecchi con le auto dispartì o non catalitiche che avrebbero dovuto andare in bus». In realtà l'ordinanza delle targhe alterne già prevede che si possa comunque circolare su qualsiasi auto se a bordo si è in tre, e anche da soli tra le 12,30 e le 14,30. Ma nes-

no se l'è sentita di resistere a una polemica, per quanto infondata, sugli anziani.

Gli anziani di tre quartieri di Bologna invece sono stati tirati in ballo per una iniziativa ecologica interessante dell'azienda rifiuti, la Seabo.

La Seabo paga un'assicurazione per un anno a tutti gli ultra 65enni dei quartieri San Donato, San Vitale e Navile (che ne faranno richiesta). In cambio si aspetta una collaborazione per far aumentare la raccolta differenziata. I nonni ecologici dovrebbero fare opera di controllo e promozione nel quartiere. L'azienda misurerà i risultati sulle percentuali di raccolta differenziata.

Storia di un laboratorio tessile a sfruttamento avanzato

Ds di Piana degli Albanesi, Palermo
Questa lettera viene da parte di un gruppo di ragazze di uno stabilimento tessile a Piana degli Albanesi, in provincia di Palermo.

Una grave situazione si sta verificando da diversi mesi nel nostro piccolo laboratorio tessile, dove da un paio di anni lavoriamo in 11 (3 operaie e 8 apprendiste). Circa 7 mesi fa è cambiata la gestione di questo laboratorio, e questo cambiamento per legge doveva farsi con il nulla osta del Comune, ma non è stato fatto da parte dei nuovi gestori. Lo abbiamo fatto noi operaie, segnalando ciò al Comune di Piana degli Albanesi, ricevendo soltanto una serie di rinvii e di umiliazioni da parte del nuovo sindaco Gaetano Caramanno e dalla sua giunta, non facendosi mai trovare nei vari appuntamenti da lui stabiliti. Esattamente il 30 luglio 2002 ha detto che non vedeva nessun tipo di preoccupazione, malgrado la situazione peggiorasse di giorno in giorno. Infatti da 3 mesi non percepiamo lo stipendio, attualmente lavoriamo una settimana al mese non venendo neanche pagate per i giorni che restiamo a casa. Come può una famiglia vivere con uno stipendio di circa 300 euro al mese, a che cosa serve essere messe in regola se con questi pochi soldi una persona deve pagare le varie tasse? Già con la vecchia gestione abbiamo lavorato in condizioni disuma-

ne. Infatti non esistono impianti di riscaldamento e di ventilazione, ci hanno costretto a lavorare con l'acqua sulla testa, a spostare i macchinari per paura che i fili elettrici venissero a contatto con l'acqua. Varie volte abbiamo lavorato in compagnia dei topi che circolano nello stabilimento, soprattutto nei bagni. Nonostante queste disumane condizioni siamo anche arrivate a lavorare per 44 ore di straordinario al mese, ovviamente non retribuito e fuorilegge. E con tutto ciò siamo anche state accusate di non aver voglia di lavorare e con la continua minaccia di licenziamento.

Con i nuovi gestori la situazione è peggiorata del tutto: probabilmente non c'è nessun interesse da parte loro nel portare avanti questo laboratorio. Da 7 mesi siamo noi 11 ragazze a gestire la situazione lavorativa all'interno del laboratorio (dalle ordinazioni alle spedizioni) e nonostante ciò siamo sempre criticate dai nostri titolari i quali non sono a conoscenza degli strumenti dello stabilimento.

Fatto strano è che nelle nostre buste paga, che non sono altro che delle fotocopie, risulta ancora la denominazione del vecchio proprietario, mentre nell'assegno figura la firma dei nuovi proprietari. Non possiamo inoltre chiedere spiegazioni e chiarimenti al nostro padrone per il rischio, da parte sua, di altri atteggiamenti inaccettabili di cui già sono state vittime alcune lavoratrici. Per concludere vogliamo, caro direttore, che qualcuno si preoccupasse di questa nostra drammatica situazione, che l'opinione pubblica venisse a conoscenza di questo sfruttamento simile ad industrie da terzo mondo perché siamo stanche di chiedere aiuto ricevendo solo parole e false promesse.

l'Unità

DIRETTORE RESPONSABILE	Furio Colombo	CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE Marialina Marcucci PRESIDENTE Alessandro Dalai AMMINISTRATORE DELEGATO Francesco D'Ettore CONSIGLIERE Giancarlo Giglio CONSIGLIERE Giuseppe Mazzini CONSIGLIERE	Direzione, Redazione: ■ 00187 Roma, Via dei Due Macelli 23/13 tel. 06 696461, fax 06 69646217/9 ■ 20124 Milano, via Antonio da Recanate, 2 tel. 02 8969811, fax 02 89698140 ■ 40133 Bologna, via del Giglio 5 tel. 051 3159111, fax 051 3140039 ■ 50136 Firenze, via Mannelli 103 tel. 055 200451, fax 055 2466499
CONDIRETTORE	Antonio Padellaro		Stampa: Sabo s.r.l. , Via Carducci 26 - Milano Fac-simile: Sies S.p.A. , Via Santi 87, - Paderno Dugnano (MI) Serom S.p.A. , Via del Fosso di Santa Maura - Torre Spaccata (Roma) Ed. Telematica Sud Srl , Località S. Stefano, 82038 Vitulano (BN) Unione Sarda S.p.A. , Viale Elmas, 112 - 09100 Cagliari STS S.p.A. , Strada 5a, 35 (Zona Industriale) - 95030 Piano D'Arce (CT)
VICE DIRETTORE	Pietro Spataro Rinaldo Gianola (Milano) Luca Landò (on line)	"NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.p.A." SEDE LEGALE: Foro Bonaparte, 69 - 20100 Milano	Distribuzione: A&G Marco Spa Via Forzezza, 27 - 20126 Milano
REDATTORI CAPO	Paolo Branca (centrale) Nuccio Ciconte Ronaldo Pergolini	ART DIRECTOR Fabio Ferrari	Per la pubblicità su l'Unità Publikompass S.p.A. Via Carducci, 29 - 20123 MILANO Tel. 02 24424443 Fax 02 24424490 02 24424533 02 24424550
PROGETTO GRAFICO	Mara Scanavino		

La tiratura de l'Unità del 1° novembre è stata di 144.195 copie