

La nuova vettura della Fiat è stata presentata in cinque città europee dall'amministratore delegato Ghidella

La sfida dell'automazione C'è solo la competitività internazionale Colpo di spugna sulle condizioni di lavoro

Tipo, l'auto del robot operaio

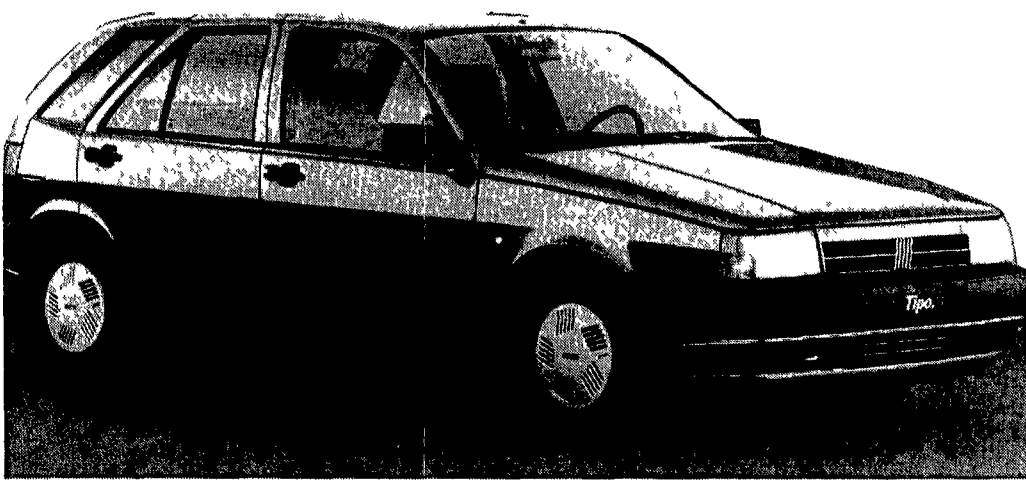
Scatta l'operazione Tipo, l'auto degli anni Novanta che darà del filo da torcere ai grandi concorrenti della Fiat. Un modello per l'Europa, veloce, familiare, dai 13 ai 20 milioni di lire. Videokonferenza da Torino collegata con cinque capitali d'Europa. Cronaca del Fiat-day e di una rimozione collettiva dagli schermi scompare il produttore. Esiste, ma di scena è soltanto il robot e il suo ritmo perfetto.

ANTONIO POLLIO SALIMBENI

ROMA. Eccola il lucente accattivante Sembra sospinta da una mano invisibile che ne aumenta la potenza, la presta. Presto sarà acciappata da quel birbante televisivo che si chiama Renzo Arbore e sospinta tra sorrisi e ritornelli nel nostro immaginario quotidiano. È il salto tra ricchi premi e battage pubblicitario è fatto. Verso lo strado d'Europa. Di tutta Europa non solo quella che pollici e ministri riuniti a Bruxelles non riescono a mettere insieme ma quella vera geografica quella del mercato che non ha barriere se non quelle che i concorrenti erigono per difendere.

Concorrenza il personale è stato falciato abbondantemente e i livelli di produttività individuale hanno raggiunto tetti impensabili. Ciò che non si riesce più a ottenere dalla forza lavoro, visto che lo stesso Ghidella ammette di non poter «più rostringere gli operai a produrre più di quanto facciano oggi», bisogna ottenere rivoluzionando la fabbrica spostando decisamente il baricentro della produzione su sofisticati sistemi automatizzati cercando di battere sul tempo i concorrenti modificando le linee di montaggio.

Ecco la fabbrica di Cassino in bassa Ciociaria, dominio dei robot. Il montaggio finale è stato automatizzato al 50%. La linea delle scocche è stata spezzata, ora il robot si incauna nell'assemblaggio e applica la strumentazione di bordo, non c'è più il collaudatore in buca. Perfino la benzina viene versata da un gioiello «semi-intelligente» targato Comau. «Abbiamo risparmiato tre ore nei tempi di montaggio», spiega l'ingegner Ghidella. A Cassino ci sono cinquecento e passa dipendenti ma sul grande schermo di loro non c'è traccia. La telecamera fissa per un attimo un operatore in camice bianco e ritorna a seguire la scansione perfetta dei robot.



Ma siccome Romiti non c'è gli tocca rispondere. Che ne resta dell'identità collettiva della manodopera che non è una semplice funzione della quantità di iscritti al sindacato?

«È una problematica specificamente italiana. Le cose da noi vanno bene perché i ruoli in azienda sono definiti, si lavora con serietà, quasi sempre con soddisfazione. Quel che conta è la sicurezza del posto».

E gli incidenti, come quello che è costato la vita a un giovane operaio giusto giusto una settimana fa proprio nella fabbrica modello di Cassino?

«Di mezzo c'è anche l'imperizia, anche se non voglio sostenere che tutti gli incidenti nel lavoro siano dovuti all'imperizia. Sta di fatto però che gli uomini sbagliano più frequentemente dei robot».

Il capitolo è chiuso, le ragioni del conflitto rimosse e sostituite dalle regole del gioco della competitività internazionale. È questo l'unico schema riconoscibile. Riparte il botto e risposta a distanza. È difficile la scommessa della Fiat soprattutto perché nel mercato nazionale che vende il 70% delle vetture prodotte. Per i prossimi due anni le previsioni sulle domande sono confortanti, oltre gli stacchi dei mercati non avanzano con sicurezza. Il 1987 è stato un anno positivo per la Fiat auto: utile operativo di 2.160 miliardi, fatturato

21.600 miliardi ha sfondato di 45 mila unità il tetto dei due milioni di vetture grazie allo sprint della Uno (70 mila esemplari) aggiudicandosi il 14,3% del mercato europeo, un eterna gara con la Volkswagen per la leadership. Investimenti per duecento miliardi, 500 miliardi spesi per ricerca e sviluppo, una liquidità enorme pari a 2.700 miliardi. Altro che corporazioni di ditte alla finanza. Sotto la carta c'è l'industria. Tutte anticipazioni di quanto Agnelli dirà venerdì agli azionisti per il tradizionale appuntamento di inizio d'anno.

Con queste premesse la Fiat si presenta indubbiamente in buone condizioni all'appuntamento del mercato europeo. Delle 350 mila Tipo che usciranno dai suoi capannoni, metà è destinata oltre confine. Per contrastare innanzitutto la Golf, che tiene banco da anni e sembra non avere alcuna intenzione di demordere. Il segmento «C», grandi utilitarie con un motore fra i mille e i 1600 centimetri cubici di cilindrata un gradino più alto della Uno con la quale la Fiat ha surclassato i tedeschi: è un filone d'oro. È lì che si addenserà la domanda. Ed è lì che la concorrenza è fortissima: anche a casa nostra. A causa dei ritardi della Fiat (declino della Ritmo) la Golf ha aumentato

le vendite in Italia del 12%. Il segmento diventa un serbatoio per rastrellare «valore aggiunto» margini di guadagno elevati.

E i giapponesi? «Non abbiamo paura di loro in questo segmento», dice Ghidella, «il problema con loro e nei settori alti di gamma». Niente sbarco negli States dove la Fiat proprio nel segmento «C» ci rimise le penne. Oltreoceano giapponesi e americani sono troppo forti. E gli accordi con qualche «grande»? Non sono più all'ordine del giorno. Soprattutto dopo l'aspra contesa con la Ford. Ma a Torino c'è l'ambizioso sogno di fondare la «word car», la vettura «tipo» mondiale proprio con l'ulti ma nata della Fiat.

Da Torino: «Così ci opponiamo alla filosofiat»

È vero che la Fiat domina ogni aspetto della vita torinese, dall'economia alla politica, dalla cultura alla società? «No. A Torino vi sono tanti soggetti, oggi dispersi, che possono unirsi contro l'egemonia di Agnelli». Lo dicono intellettuali, politici, sindacalisti che proprio ieri, in occasione del megagalattico lancio della «Tipo», hanno annunciato una serie di iniziative per opporsi alla «filosofiat».

DALLA NOSTRA REDAZIONE MICHELE COSTA

TORINO. Il numero è 1.831.800 della rete torinese. Si tratta di un «telefono amico» con funzioni inedite. Non sarà infatti amico di Agnelli e Romiti, ma dei lavoratori della Fiat che potranno chiamarlo (il numero corrisponde alla redazione di una rivista di sinistra) per raccontare le rappresaglie, gli sfruttamenti, i ricatti contro la dignità delle persone, le violazioni delle leggi sul lavoro e la prevenzione degli infortuni che avvengono negli stabilimenti della grande industria automobilistica.

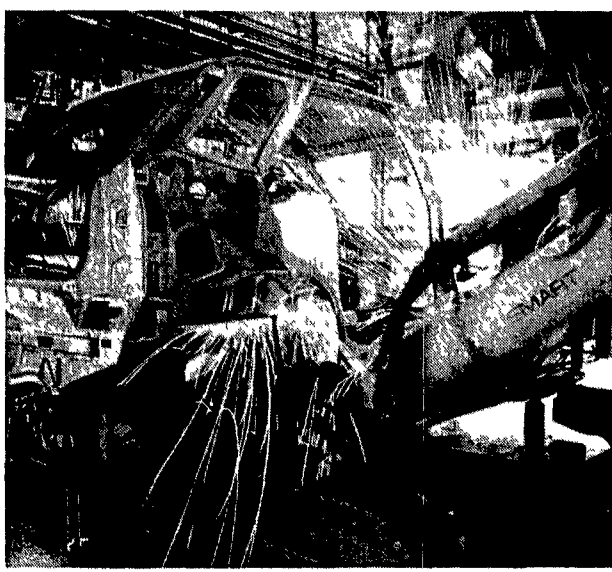
È una delle iniziative annunciate ieri da un gruppo di intellettuali, uomini politici, sindacalisti che intendono radunare le forze vive torinesi disposte a contrastare il predominio della «filosofiat» sulla città. Del comitato promotore fanno parte, tra gli altri, il docente universitario Marco Revelli, gli on. Gianni Alasia e Bianca Guidetti Serra, lo psichiatra Agostino Pirola, il regista Cesare Piana.

«Con l'odierno lancio della «Tipo» in collegamento televisivo con tutto il mondo - ha detto Revelli - la Fiat celebra anche un nuovo trionfo di quella linea che inaugura nell'autunno del 1980 quando sconfisse la resistenza operaia. Ma se il bilancio degli otto anni trascorsi è indubbiamente positivo per la grande impresa privata, e invece pesantemente passivo il bilancio di ciò che ha supportato Torino, in termini di costi sociali, cassa integrazione, disoccupazione, devastazione ambientale, sulle disconomie che genera sul territorio il materiale raccolto, assieme alle segnalazioni del «telefono amico», serviva alla redazione di un libro bianco. Sulla condizione operaia in Fiat si terranno due assemblee pubbliche il 18 ed il 18 febbraio. A conclusione di questo ciclo di iniziative si svolgerà una grande manifestazione al Palasport.

Una delle iniziative sarà perciò un incontro con i parlamentari per approfondire l'indagine sui finanziamenti statali alla Fiat. Sarà pure costituito un «osservatorio» sulla presenza Fiat a Torino e sulle disconomie che genera sul territorio. Il materiale raccolto, assieme alle segnalazioni del «telefono amico», serviva alla redazione di un libro bianco. Sulla condizione operaia in Fiat si terranno due assemblee pubbliche il 18 ed il 18 febbraio. A conclusione di questo ciclo di iniziative si svolgerà una grande manifestazione al Palasport.

Corsa veloce per superare la Volkswagen

La domanda di automobili nel 1987 è andata oltre le più rosee previsioni ma per i prossimi tre-quattro anni i paerei sono discorsi. Questo rende più acuta la contesa tra i principali gruppi automobilistici oggi impegnati nella ricerca ai nuovi modelli. Il principale concorrente della Fiat in Europa è la Volkswagen e proprio al Tipo si pone come l'antagonista prima della nuova ma sempre amata dal mercato «Golf». Il segmento C, autovetture medio-grandi è il secondo per importanza dopo il segmento B (quello della Uno). Nel 1988 dovrebbe sfiorare il venti per cento. L'obiettivo di corto raggio della Fiat, con un ritmo di produzione di 1800 automobili al giorno, è di aumentare dello 0,5% la sua quota europea (che arriverebbe così al dieci per cento). In Europa al segmento C appartiene il 27% delle auto vendute. I giapponesi - per adesso - non sono impegnati in Europa su questo fronte. Stanno predisponendo dei modelli di gamma alta sperimentando soluzioni a vanguardia sulle dotazioni elettroniche di bordo, sulla regolazione elettronica delle sospensioni sui sistemi di sterzata sulle quattro ruote. Oltre ad adeguarsi alle esigenze di stile della clientela occidentale. Ma intanto si accordano con produttori coreani per vetture di media gamma. Fino a quando le barriere europee resteranno non c'è pericolo di una guerra commerciale.



Costa dai 13 milioni in su

La Fiat Tipo - l'auto di cui forse si è parlato di più prima ancora che lasciasse le linee automatizzate di montaggio - sarà da sabato sul mercato italiano e, nel giro di un paio di mesi, su quelli europei. Per il momento disponibili otto versioni. Il prezzo non è stato ancora fissato, ma dovrebbe andare dai 13 milioni del modello base (1108 cc e 56 cv) ai 20 milioni della turbodiesel (1929 cc e 92 cv).

FERNANDO STRAMBACI

ROMA. La gamma della nuova media della Fiat che è in diretta concorrenza con la Golf della Volkswagen conta al momento tre motorizzazioni: a benzina (56/72/83 cv) e due motorizzazioni a gasolio (58 e 92 cv) ma si svilupperà ulteriormente (è prevista una 1800 benzina con motore a 4 valvole per cilindro, una quattro ruote motrici un autotreno con cambio a variazione continua dei rapporti). Già oggi tuttavia la gamma è in grado di far fronte alle esigenze dell'utenza: tant'è che l'ing. Vittorio Ghidella prevede un aumento delle vendite Fiat in Europa nel segmento C (pre-

geri è al livello di quello di auto di classe ben maggiore ed anche lo spazio per il trasporto bagagli sia pure con il soccorso del «ruotino» utilizzato in luogo della ruota di scorta è decisamente elevato (350/710/1100 cmc) per un'auto lunga meno di 4 metri (3958 mm) larga 1700 mm ed alta 1445.

La grande abitabilità della Tipo è determinata oltre che dalle sue dimensioni dal passo molto allungato (2540 mm) e dall'accurato studio degli interni finalizzato al punto al più razionale sfruttamento dello spazio.

Il passo (ossia l'interasse tra ruote anteriori e posteriori) contribuisce non poco all'eccellente comportamento su strada della Tipo: comportamento al quale concorrono in primo luogo le nuove sospensioni indipendenti adottate.

Ma la novità di maggior rilievo che si può notare avvicinandosi alla Tipo è la perfezione del cambio che alla Fiat si sono finalmente decisi a progettare ex novo e che è

eccezionale per silenziosità di funzionamento, precisione e rapidità di innesto.

Le prestazioni della Tipo variano naturalmente a seconda del propulsore ma sono già più che buone a partire dalla versione base. Il motore Fire nonostante disponga soltanto di 56 cv consente una velocità massima di 150 km orari, ma si apprezza soprattutto per le sue doti di accelerazione e di ripresa. I dati forniti dalla Fiat indicano che con due persone a bordo e 20 kg di bagaglio la «piccola» della Tipo passa da 0 a 100 km/h in 17,2 secondi, copre il chilometro con partenza da fermo in 37,2 secondi e riprendendo da 40 km/h in quarta copre il km in 40,3 secondi.

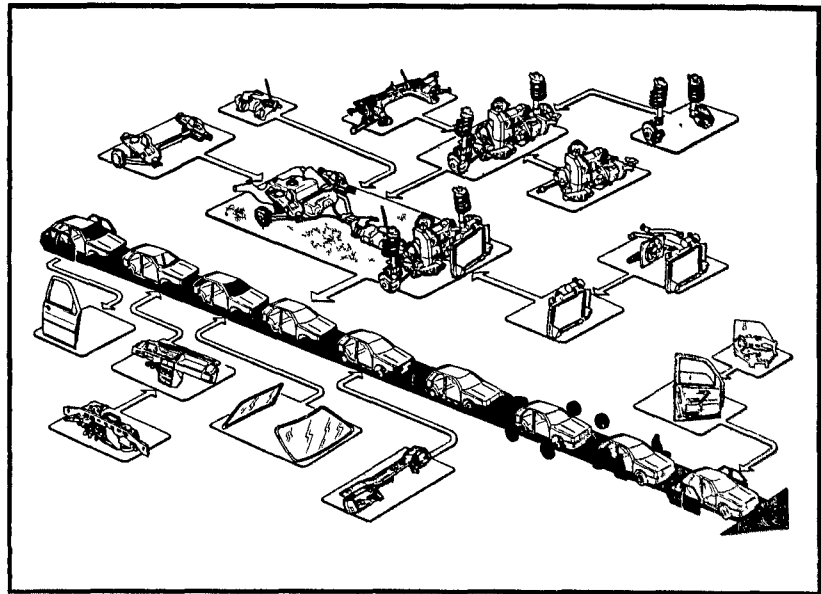
Nonostante queste prestazioni i consumi normalizzati sono molto contenuti: 4,7 litri a 90 orari per coprire 100 km, 6,5 litri a 120 e 7,5 nel ciclo urbano.

Buoni anche prestazioni e consumi delle altre versioni. La Tipo di 1372 cc e 72 cv fa 161 km/h e consuma ai 120

7,1 litri la Tipo di 1580 cc e 83 cv fa 172 km/h e consuma ai 120 soltanto 6,9 litri. Buoni anche prestazioni e consumi delle versioni con motorizzazione a gasolio. La Tipo con il diesel di 1697 cc e 58 cv fa 150 orari e al 120 consuma 6,7 litri di gasolio, quella con motore diesel sovralimentato di 1929 cc e 92 cv (tra l'altro per questo modello è previsto il sistema frenante abs) fa 175 e ai 120 consuma 6,6 litri di gasolio ogni 100 chilometri.

In questa sede non è possibile elencare tutte le qualità di questa vettura che nella gamma Fiat si sostituisce alla Ritmo Basil soltanto dire che il 1100, il 1400 e il diesel 1700 sono proposti sia con strumentazione analogica che con strumentazione digitale. Il 1600 benzina ha solo strumentazione digitale: il turbo diesel soltanto strumentazione analogica.

Ma l'ultimo accenno alla linea della vettura ha tra gli altri il grande pregio di distinguersi da tutte le auto del segmento C oggi disponibili sul mercato.



Lo schema di montaggio automatico con gruppi assemblati fuori linea come viene realizzato nello stabilimento di Cassino. In alto la Tipo, che sarà disponibile in otto versioni: A centropagina, una stazione del «robotage».