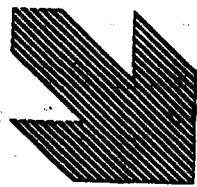
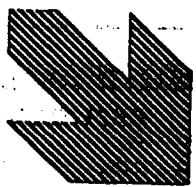


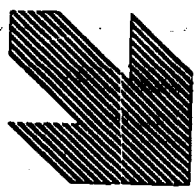
Borsa  
-0,18%  
Indice  
Mib 1091  
(+9,1% dal  
2-1-1990)



Lira  
Ha perso  
leggermente  
terreno  
tra le monete  
dello Sme



Dollaro  
In calo  
su tutti  
i mercati  
(in Italia  
1240 lire)



## ECONOMIA & LAVORO

**Qualità**  
«La Fiat  
non ne può  
fare a meno»

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
MICHELE COSTA

TORINO. L'ormai famoso «piano di qualità totale» lanciato dalla Fiat non è una trovata propagandistica. È una scelta strategica, che risponde a una necessità vitale. Ed è pure la spia dei ritardi accumulati dalla casa torinese sotto la guida di Cesare Romiti, delle formidabili contraddizioni che ora si trova a dover affrontare. La diagnosi è della Fiom piemontese e del coordinamento nazionale Fiat della Fiom, che ieri hanno tenuto un seminario sulla qualità, come primo passo per avviare un lavoro diffuso e costante sull'importante tema.

A partire dal 1980 - ha osservato nella relazione il segretario regionale della Fiom, Giancarlo Gulati - la Fiat ha centrato la sua strategia sul miglioramento del binomio efficienza-profitto, sull'esclusione di fatto di un ruolo contrattuale del sindacato, su una politica più finanziaria che industriale, sull'uso degli ingenti finanziamenti pubblici per aumentare la produttività degli impianti. Nello stesso periodo, invece, le altre più importanti case automobilistiche europee dirottavano ingenti investimenti verso il miglioramento della qualità del prodotto ed anche della formazione professionale dei lavoratori.

Finora i fatti sembravano dar ragione alla Fiat, che a partire dal '86 ha realizzato profitti record. Ora però la sua politica rischia di diventare un «boom-rang». A parte i preoccupanti sintomi di caduta delle vendite che cominciano a manifestarsi per le vetture di gamma medio-alta, lo spauracchio è l'integrazione europea del '93, quando si prevede che i giapponesi venderanno in Europa due milioni di vetture all'anno. Aggiunto al previsto calo di vendite (dopo anni di trend positivo), ciò significa che il mercato dei produttori europei si ridurrà di un numero di vetture superiore all'attuale produzione della Fiat. Ed a rimetterci saranno proprio le case con prodotti meno validi per qualità, come la Fiat.

Ecco perché la tardiva rincorsa della «qualità totale» lanciata da corso Marconi. I risultati finora sono stati scarsi. I circoli di qualità, inaugurati qualche anno fa, hanno coinvolto solo 6-7000 lavoratori e sono stati soppressi quando cominciarono a diventare troppo intraprendenti. I più recenti «Cedac» (i tabelloni su cui i lavoratori dovrebbero affiggere i biglietti con suggerimenti) sembrano avere limitato il successo. È caduta anche l'illusione di sostituire con robot ed automazioni parti consistenti di un lavoro umano: impianti altamente automatizzati come quello di Cassino non riescono ancora nemmeno a raggiungere la produzione di regime.

La nuova linea della Fiat, improvvisata copiando a piene mani modelli giapponesi, prevede un coinvolgimento pieno delle massime gerarchie aziendali, dirigenti, tecnici e progettisti, per scendere gradualmente alle gerarchie intermedie, mentre agli operai vengono chiesti solo «suggerimenti». Ma è prevedibile una forte resistenza proprio delle gerarchie intermedie (capi e operatori), abituati da decenni a produrre più per la quantità che per la qualità.

Al sindacato, ha riferito il segretario nazionale Luigi Mazzone, responsabile del coordinamento Fiat della Fiom, l'azienda ha chiesto di assumere sulla qualità un atteggiamento «neutrale», oppure di «collaborazione», di organizzazione del consenso alle scelte aziendali. Il sindacato vuole invece una contrattazione capillare e diffusa su tutti gli aspetti del processo produttivo. «Se si chiede ai lavoratori di pensare alla qualità - ha osservato Mazzone - bisogna dare loro tempo di pensare, rivedendo le situazioni, e la motivazione a farlo, con incentivi non solo salariali, ma per esempio sugli orari e la formazione professionistica».

Già martedì o mercoledì il governo potrebbe nominare il nuovo vertice Giochi tra Dc e Psi per spartirsi l'amministratore e il direttore

Di fronte alle fermate selvagge non è escluso il ricorso alla magistratura. Intanto i Cobas confermano tutte le agitazioni

# Ancora un commissario alle Fs?

Fs verso un nuovo commissariamento? Ieri hanno preso a circolare insistenti indiscrezioni tese ad accreditare questa ipotesi. Il nuovo commissario potrebbe già essere nominato in un consiglio dei ministri di martedì o mercoledì. Intanto, la guerra dei Cobas infuria. Interverrà la magistratura in caso di agitazioni improvvise? Il prossimo blocco dei macchinisti dalle 14 del 13.

PAOLA SACCHI

ROMA. Mentre sui binari è guerra aperta e il ministro Bernini dice che il paese «non resterà disarmato» anche di fronte a scioperi improvvisi dei Cobas (interverrà la Magistratura per interruzione di pubblico servizio?), il governo sembrerebbe orientato ad un nuovo commissariamento delle Fs. Neppure ora, dopo le dimissioni di Schimberni commissario in prorogato per 15 mesi, visto che il suo mandato doveva durare 90 giorni, il pentapartito appare in grado di trovare una soluzione. Di fatto, lo ha ammesso ieri il ministro Bernini, parlando a Milano, a margine di un convegno dell'Agusta.

«Non è stato ancora deciso - ha detto - se ci sarà prima un commissario, stiamo ancora valutando il problema, anche se mi auguro di avere presto un presidente effettivo». Ieri hanno preso a circolare insistenti indiscrezioni, in base alle quali il governo si starebbe orientando per andare in tempi rapidi (martedì o mercoledì) alla nomina di un nuovo commissario, in attesa della riforma. Una riforma, per la quale, nei fatti, nessun esponente della maggioranza ha il coraggio di chiedere un ritorno puro e semplice al vecchio ente previsto dalla legge 210. Ma che potrebbe rispolverare lo stesso

vecchio ente, magari snellendolo un po'. Sembra che si sia tentato di arrivare ad una soluzione di questo tipo con un decreto, ma che questa strada sia risultata impraticabile. Intanto, ieri il Psi ha annunciato che, su mandato di Craxi, sta lavorando all'elaborazione di un piano che prevede la creazione di un ente pubblico economico guidato da un presidente, un consiglio d'amministrazione di 7-9 persone al massimo e da una direzione generale con pieni poteri. Un'ipotesi che, seppur con dei ritocchi, assomiglierebbe molto agli organi previsti dalla legge 210 e che, comunque, dà il definitivo addio a quell'ipotesi di Spa richiesta da Schimberni e per un lungo periodo ormai sostenuta nel Psi solo da Martelli.

Ma torniamo all'immediato. Secondo le indiscrezioni circolate ieri, il governo ora avrebbe due soluzioni: quella, ritenuta però meno probabile, di nominare un commissario «transitorio» magari nella persona di Mario Napolitano, capo di gabinetto del ministro Bernini,

oppure quella di nominare un commissario destinato a diventare presidente ed un direttore generale anche lui destinato a restare. Quest'ultima ipotesi accontenterebbe alla perfezione sia gli «appetitisti» della Dc che quelli del Psi. Nel balletto dei nomi in queste ore i più papabili vengono ritenuti Maurizio Maspeo uomo legato alla Dc di Gava e vicino anche a Forlani, ex amministratore delegato dell'Alitalia di Umberto Nordio estromesso dall'Iri di Prodi e dalla «nuova Alitalia» di Verrì e Bisignani, che potrebbe ricoprire l'incarico di amministratore straordinario, e Silvio Rizzotti, socialista, ora capo del compartimento Fs di Milano e comunque potente uomo della struttura Fs, che potrebbe ricoprire l'incarico di direttore generale. In corsa con lui però ci sarebbero anche il direttore del piano generale dei trasporti, Ettore Incalza, ed il capo del compartimento di Roma, Carlo Iannelli, entrambi socialisti.

Intanto la situazione degli scioperi si fa sempre più ingovernabile. Interverrà la magi-

stratura in caso di agitazioni improvvise come quelle minacciate dai Cobas dei macchinisti nel caso venissero preannunciati per il nuovo blocco proclamato dalle 14 del 13? Alla domanda posta ieri a Milano dai giornalisti Bernini ha risposto che questo è uno dei casi in cui preferisce non pronunciarsi. Bernini ha poi osservato che non si può andare avanti all'infinito con le preannunciate e che il problema di fondo va affrontato dagli interlocutori naturali: enti, sindacati e Cobas. «La preannunciazione - dice il segretario aggiunto della Filt Cgil, Donatella Turtura - non risolve nulla e colpisce anche i

ferrovieri che non sono d'accordo con gli scioperi dei Cobas. Stiamo sviluppando centinaia di assemblee sul contratto: è questa la sede naturale per un grande dibattito e per una sintesi finale tra tutte le voci». Il Cobas di qualifica - conclude Turtura - spezza la solidarietà di categoria e con l'utenza, e può ricevere il plauso solo di Mortillaro». Dura reazione anche del segretario della Filt Cisl, Gaetano Aronci, alle dichiarazioni rilasciate a «Italia oggi» del consigliere delegato della Federmecanica. Dichiarazioni giudicate «una provocatoria giustificazione» dei Cobas.

Lunedì incontro con Pininfarina e Ma Patrucco rassicura i sindacati



L'incontro tra Pininfarina e i segretari di Cgil, Cisl e Uil si farà lunedì (al massimo martedì). La tensione attorno a questo vertice, però, si sta allentando. Parlando ieri a Milano l'atrucco (nella foto), numero due della Confindustria, ha voluto tranquillizzare i sindacati: «Non abbiamo convocato nessuno, Trentin lo sappia - ha detto - Abbiamo solo rivolto un invito (e chi vuole aderire per noi è ben accetto) per discutere di argomenti seri, come la definizione di nuove regole contrattuali, di contratti, che non possiamo delegare né alle categorie, né al governo. Sia chiaro, però che noi non blocchiamo i contratti di categoria». Queste cose Patrucco le ha dette ad un incontro al quale era presente il segretario della Cisl, Caviglioli. Che ha subito controbattuto: va bene l'incontro con Pininfarina «ma chiedo: vogliamo incontrarci per la proroga della scala mobile o per riconsultarla di nuovo? Noi siamo per la proroga: e credo che un accordo lo si possa raggiungere in meno di un'ora».

Riparte il negoziato dei chimici Ancora scioperi

Ricomincia stamane il confronto tra Federchimica e il sindacato unitario di categoria per il rinnovo del contratto. Quello di stamane sarà un incontro decisivo: le imprese chimiche non hanno voluto seppure il leader della Federmecanica nel blocco delle trattative. Il confronto è così potuto ripartire. E se oggi si riuscirà a sbloccare l'empost, almeno sui temi più importanti, si spera di chiudere la vertenza addirittura entro la fine del mese. A spingere in questa direzione sono soprattutto i lavoratori: ieri si sono fermate le fabbriche chimiche della Lombardia. Altissime le percentuali di adesione. Diversa la situazione nel settore metalmeccanico: anche se ci sono contatti informali tra le parti, ancora non c'è una data per la ripresa del negoziato. E intanto è ripartita la mobilitazione: domani si fermano le fabbriche del Lazio. Lo sciopero, varierà a seconda delle province da quattro ad otto ore. E sempre domani incrociano le braccia anche i metalmeccanici del Veneto, una delle regioni dove si concentra gran parte del settore. Nel Veneto è anche prevista grossa manifestazione a Vicenza. Una scelta non casuale: l'associazione imprenditoriale vicentina è quella che oppone più resistenza al contratto.

Iniziativa della Fondazione Brodolini per l'unità sindacale

70 Sindacalisti di Cgil, Cisl, Uil daranno vita il 27 giugno prossimo ad un «maxi-convegno» sull'unità sindacale in vista anche dell'integrazione europea. L'iniziativa è stata assunta dalla Fondazione Brodolini. Il suo presidente, Piero Boni, ha presentato ieri, con un gruppo di dirigenti sindacali, il convegno. Sono previste relazioni introduttive di Riccardo Terzi, Bruno Manghi, Walter Galbusera, Massimo Bordini. Tra i partecipanti: Ottaviano Del Turco, Paolo Bruti, Claudio Sabatini, Antonio Lettieri, Alfiero Grandi, Aris Accomero, Sandro Antoniazzi, Sergio d'Antoni, Emilio Gabaglio, Giorgio Benvenuto, Giuliano Cazzola, Silvano Veronesi, Gino Giugni.

Trentin in Usa visita George Bush

I dirigenti del Tuac (Trade Union Advisory Committee), il comitato consultivo che raggruppa i sindacati dei sette paesi più industrializzati hanno esposto ieri al presidente Usa, Bush, il documento preparato in vista del «summit» del sette dell'11 luglio a Houston. La notizia, però, è un'altra. È nella partecipazione all'incontro odierno di Bruno Trentin e Ottaviano Del Turco. Per la prima volta, infatti, a far parte della delegazione italiana è stata chiamata anche la Cgil. Il programma della visita prevede per stamane un incontro col segretario di Stato, Baker. A lui i sindacalisti esporranno il documento che mette l'accento soprattutto sulla disoccupazione e sul degrado ambientale.

FRANCO BRIZZO

## I macchinisti scendono a Firenze Sciopero camuffato sul Pendolino

La corsa del Pendolino sarà bloccata a Firenze come è accaduto la settimana scorsa? I macchinisti Cobas dichiarano battaglia ed annunciano di contenzione nella protesta a cui aderisce, secondo il sindacato autonomo Sma, circa il 70% degli addetti. Anche con la preannunciazione del ministro Bernini in tasca. Dati opposti da parte delle Ferrovie che parlano di «sporadici» casi di protesta.

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
GIULIA BALDI

FIRENZE. Con un tocco di bacchetta magica il Pendolino si trasforma da freccia dei binari in una lenta tartaruga. La frenetica corsa del Pendolino fra Roma e Milano si è già interrotta una volta a Firenze e rischia di bloccarsi ancora per l'agitazione degli aderenti allo Sma, il sindacato autonomo macchinisti e aiuto-macchinisti. Ed è subito un braccio di ferro con l'Ente Ferrovie. Con un'escamotage i macchinisti Cobas aggirano la preannunciazione del ministro Bernini attuando una protesta, quasi uno sciopero camuffato dietro il rispetto rigoroso delle norme sugli orari di lavoro e sulla lunghezza delle percorrenze. Ai macchinisti non va giù il nuovo accordo siglato da Cgil, Cisl, Uil e Fisafs con l'Ente Ferrovie ed applicato alla lettera le norme sull'orario di lavoro.

I macchinisti autonomi si rifiutano di percorrere tragitti superiori ai 350 chilometri senza venire sostituiti. E la prima vittima di questa forma di agitazio-

ne, che riguarda soprattutto i comparti di Roma e di Firenze è stato proprio il Pendolino abbandonato, la settimana scorsa nella stazione di Firenze-Rifredi. I passeggeri sono stati trasferiti su un intercity per Milano. Sulla vicenda le versioni sono contrastanti. Lo Sma si trincerava dietro il rispetto rigoroso di una legge dello Stato, il nostro orario di lavoro - spiega Roberto Corbizzi, segretario fiorentino dello Sma - è stabilito da una legge italiana che prevede un periodo di riposo dopo un percorso non superiore a 350 chilometri. E la firma di sindacalisti che rappresentano il 10% dei macchinisti non ci coinvolge affatto. La tratta fra Roma e Firenze è di 632 chilometri, quella fra Roma e Rifredi, circa 320. Ma Firenze è sede di un deposito ed è qui che devono sostituirsi.

Poi Corbizzi spiega l'episodio del Pendolino abbandonato. «I superiori sapevano che i

due macchinisti avrebbero lasciato il treno a Rifredi. Questa intenzione è stata comunicata alla stazione di Roma. Molto probabilmente è stata presa con superficialità e a Rifredi non c'era nessuno a sostituirli. Ma non è vero che hanno abbandonato il treno, prima di andarsene lo hanno ricoverato nei depositi». «I prossimi giorni ci sarà ancora battaglia. «A questa protesta - informa Corbizzi - che è iniziata il 27 maggio, con l'entrata in vigore dell'orario estivo dei treni, aderisce il 70% dei macchinisti (che fra Roma e Firenze sono circa 300) ma, in genere, hanno sempre trovato il cambio a Firenze». Fra le agitazioni, conclude Corbizzi, «per non danneggiare i pendolari che devono andare a lavorare, è previsto anche lo sciopero di notte, cioè fra le 22 e le 5».

La versione dei fatti delle Ferrovie è diametralmente opposta. «Non so da cosa venga



Un esponente del Cobas dei macchinisti durante uno sciopero

Riprende oggi a Torino il processo per le violazioni delle norme antinfortunistiche I quattro imputati eccellenti potrebbero chiedere di essere amnistiati

## Amnistia sì o no, la Fiat deve decidere



Cesare Romiti

Riprende stamani a Torino il processo ai massimi vertici della Fiat accusati di violazioni delle norme antinfortunistiche. Il pretore Raffaele Guariniello ha citato in giudizio Cesare Romiti, Michele Figurati, Maurizio Magnabosco e Vittorio Omodei. Il processo nell'ottobre scorso era stato sospeso alla prima udienza. Il reato contestato non rientrerebbe nell'amnistia perché «permanente».

BIANCA MAZZONI

MILANO. Ci sono tutte le premesse perché anche oggi, nella piccola aula della Pretura penale di Torino dove riprenderà il processo per le violazioni alle norme antinfortunistiche nelle fabbriche Fiat, i veri protagonisti siano nuovamente i difensori della casa automobilistica torinese. Nell'ottobre dello scorso anno, quando per la prima volta il pretore Raffaele Guariniello citò in giudizio i massimi dirigenti della Fiat, fu l'azione congiunta della difesa e della Procura

della Repubblica di Torino a far saltare il procedimento giudiziario. La Procura chiese il trasferimento del dibattimento ad altra città per legittima suspicione descrivendo una Torino turbolenta e tanto tesa da non poter garantire un sereno svolgimento del processo. I legali della Fiat chiesero la ricusazione del giudice.

Sia la richiesta della Procura che quella degli avvocati difensori vennero respinte. Il decreto del pretore Raffaele Guariniello che cita Cesare Romiti, amministratore delegato della Fiat, Michele Figurati, Maurizio Magnabosco e Vittorio Omodei responsabili rispettivamente della holding, dell'auto e della Iveco, parla come prima citazione di violazioni dell'articolo 5 dello statuto dei lavoratori, di quelle norme cioè che sanzionano una serie di diritti per il lavoratore infortunato, primo fra tutti quello di vedersi riconoscere la prognosi da un medico della struttura sanitaria pubblica. L'inchiesta della Procura torinese avrebbe dunque accertato che quelle norme non erano state rispettate, che prognosi e diagnosi erano fatte da strutture e medici aziendali non abilitati.

L'indagine di Guariniello aveva preso il via sulla base di un dossier raccolto dalla Fiom di Torino, dossier che denunciava pressioni sui lavoratori per ridurre al massimo il numero degli infortuni denuncia-

ti e la durata delle assenze. Autonomamente anche a Milano partiva un'analoga inchiesta giudiziaria su iniziativa del pretore Michele Di Lecce. Il materiale raccolto nel corso di questa indagine è confluito per competenza nell'indagine torinese. Riguarda lo stabilimento di Arese e sarebbero particolarmente interessanti una serie di riscontri che il magistrato, coadiuvato dai funzionari della Uil, avrebbe raccolto sul funzionamento dell'ambulatorio di fabbrica.

Dall'ottobre scorso parecchie cose sono cambiate. Il reato contestato a Romiti e agli altri alti dirigenti della Fiat rientra nell'ultima amnistia, ma la Fiat chiederà il provvedimento di clemenza rinunciando all'accertamento dei fatti e quindi ad una eventuale azione civile? E soprattutto: l'amnistia è applicabile al caso Fiat, o non ci sarebbero cioè altri episodi avvenuti dopo il 24 ottobre - ter-

mine ultimo per l'applicazione del provvedimento di clemenza - che rendono comunque obbligatorio proseguire nel dibattimento giudiziario? Questo sembra essere: quanto accertato dal pretore Guariniello, che avrebbe concluso essere in presenza nel caso Fiat di un reato permanente.

E poi c'è l'accordo firmato da Fim Cisl, Uil e Sida per un nuovo funzionamento delle sale mediche Fiat, accordo che la Fiom non ha ritenuto garantire a sufficienza i lavoratori. Anche al processo i sindacati si presentano divisi. La Fiom ha confermato la sua costituzione come parte civile, sarà al processo proprio per ottenere chiarezza e giustizia sui fatti che per prima ha denunciato. Accanto alla Fiom mantiene la costituzione come parte civile la Fim Cisl dell'Alfa di Arese. La Fim Cisl di Milano, commissariata, ha invece rinunciato.