

Borsa  
+1,91%  
Indice  
Mib 906  
(-9,40%  
dal 2-1-1990)



Lira  
Migliora  
nello Sme  
e in recupero  
nei confronti  
del marco



Dollaro  
Instabile  
ma in lieve  
minimo  
(in Italia  
1144 lire)



## ECONOMIA & LAVORO

L'annuncio ai sindacati del provvedimento Da settembre a dicembre sospensioni a scacchiera in tutte le fabbriche, escluse quelle di Cassino e di Pomigliano

L'azienda lega la scelta al calo delle vendite e i tre sindacati dei metalmeccanici chiedono almeno alcune garanzie precise L'incertezza riguarda il futuro produttivo

# Fiat, 35mila i neo-cassintegrati

Cassa integrazione alla Fiat: riguarderà 35mila lavoratori per tre settimane. È la risposta della casa torinese alla flessione nelle vendite. L'annuncio è stato dato ieri a Roma in un incontro col sindacato. Fiom, Fim e Uilm hanno chiesto garanzie, che (stando a quel che hanno detto i dirigenti) già sono state accolte. Una riunione a Torino sul futuro produttivo del gruppo, prima che scatti il provvedimento.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. La Fiat vende meno. I parcheggi davanti a Mirafiori, Desio, Arese sono pieni di auto che il «mercato» non vuole. La Fiat vende meno e ha deciso di tagliare la produzione (ne vuole far uscire 75 mila in meno). Significa la cassa integrazione, a partire da settembre. Permette di scacchiare (però riguarda solo un numero limitato di fabbriche e di lavoratori. In tutto, la sospensione a 0 ore interesserà un terzo dei dipendenti della Fiat-Auto (35 mila su 117 mila) e dal provvedimento sono esclusi gli stabilimenti di Pomigliano e di Cassino. Quest'ultimo dato, porta il discorso sulle ragioni di questo provvedimento. In sintesi: la crisi di vendite non riguarda tutta la gamma. Vanno male i modelli «alti», cioè le vetture di lusso. E per contro, si vendono poco le auto «al segmento basso» (altro termine da specialista), cioè le utilitarie e i modelli più economici. Nessun problema, a sentire Corso Marconi,

invece, per la «fascia media»: continuano a tirare le Lancia, le Alfa 33 e - ha insistito Magnabosco: «checcché ne scrivano i giornali» - va bene anche la Fiat Tipo».

Fin qui, a grandi linee, i discorsi del gruppo. E il sindacato? È preoccupato. Ma l'annuncio della cassa integrazione non l'ha lasciato «particolarmente disperato» (sono le testuali parole di un segretario Fiom, il socialista Carlo Festucci). Almeno così hanno detto ieri, in una improvvisata conferenza stampa. Nelle affermazioni dei dirigenti sindacali delle tre organizzazioni si è notata qualche sfumatura diversa, qualcuno più cauto, altri più ottimisti. Comunque, tenendo una sintesi, il discorso dei metalmeccanici si può riassumere così: «È sicuramente grave il ricorso alla cassa integrazione, anche per gli effetti che avrà sull'indotto» (Mazzone, Fiom), ma «non siamo alla situazione dell'autunno '80» (Baretta, Fim). La prima differenza, sostanziale: stavolta la cassa integrazione è «ordinaria». Vuol dire che non ci sarà ristrutturazione, ma la sospensione è dovuta solo a «fattori congiunturali», appunto un calo momentaneo nelle vendite. Senza contare - è stata una delle richieste del sindacato alla Fiat, al quale Magnabosco ha già risposto positivamente - che il gruppo torinese «non ha alcuna intenzione di ridurre il

personale, né di rinunciare agli investimenti previsti». L'unica cosa che la Fiat farà sarà il blocco delle assunzioni, per altro cominciato a maggio, che riguarderà però solo gli operai generici. La Fiat, insomma, continuerà ad assumere tecnici, laureati, operai specializzati. «Per un motivo molto semplice - aggiungerei - i responsabili della casa - Dobbiamo far fronte alle grosse commesse dell'Est...». Tutto questo significa che la cassa integrazione sarà a «tempo determinato», con date sicure per i rientri. Ancora: la Fiat confermerà tutti i contratti di formazione attinente a quelli ha assunto in questi ultimi anni 20 mila giovani (era un'altra richiesta sindacale) e soprattutto, stando alle parole dette ieri, non ha intenzione di «scontrarsi» coi lavoratori. Fiom, Fim, Uilm avevano chiesto che, comunque, prima di far scattare il provvedimento le parti si sedessero attorno ad un tavolo per discutere le prospettive produttive. Anche su questo, la Fiat ha detto di «sì». Eppure, il sindacato resta cauto (a giorni si riuniranno gli organismi dirigenti, visto che l'incontro di ieri è stato solo un primo colloquio: non c'è alcuna intesa). Le incognite riguardano il futuro: la Fiat ha ripetuto più volte che le difficoltà di oggi non c'entrano col Golfo. Gli effetti del caro-petrolio si faranno sentire più in là. Anche se - va

aggiunto - si esclude un rapporto lineare tra la benzina più cara e un'ulteriore flessione del mercato automobilistico. I timori, però, restano: «Anche questa crisi, congiunturale quanto si vuole, - aggiunge Mazzone - ripropone il problema dell'organizzazione del lavoro. Insomma, pensiamo che sia arrivato il momento di passare dalle parole ai fatti per quel che riguarda la «qualità totale». Pure qui, la Fiat s'è spinto fino a sostenere che la «qualità» di Romiti è già molto di più che una semplice idea. Come realizzarla? Per non giocare al sindacato? però non l'ha detto.

Per il domani, insomma, si vedrà. Intanto oggi c'è la recessione nelle vendite, per usare un neologismo ascoltato ieri. Crisi che riguarda tutti. In Europa, i produttori prevedono di vendere 100.000 macchine in meno. In Italia, 80 mila in meno. Certo, non tutti i paesi hanno gli stessi problemi: la contrazione più forte s'è registrata in Spagna e in Inghilterra. L'Italia, percentualmente, è ad un meno 2% registrato a giugno dopo che il primo trimestre s'era chiuso con un più 5%. E la Fiat mantiene la sua quota del 55% del mercato. «Non abbiamo motivo di pensare che ci abbiano imbrogliato», chiosa Festucci. I dati sono questi, insomma: dietro quei dati, però, la Fiat non vuole leggere.

## Ma ai cancelli molti non drammatizzano: «Torniamo in ferie»

MILANO. E' lo stabilimento che pagherà più di tutti per le difficoltà di mercato denunciata dalla Fiat: all'Alfa di Arese saranno quattro le settimane di cassa integrazione contro le tre del resto del gruppo. Il provvedimento era «annunciato», i lavoratori non fanno certo un dramma per qualche settimana di cassa integrazione e capiscono che ci possono essere problemi di mercato, dicono al Consiglio di fabbrica. «Capiscono meno il rifiuto della Direzione di concederci la quarta settimana di ferie in agosto, una richiesta molto sentita qui ad Arese, per poi sospendere la produzione». Il problema vero, comunque, rimane quello della prospettiva di questa fabbrica, del suo futuro. Fra gli impegni presi dalla Fiat al momento dell'acquisto dell'Alfa Romeo c'era quello di specializzare questo stabilimento nella produzione di vetture della gamma medio alta. Tutto dimenticato.

Anche a Mirafiori non sono sorpresi più di tanto: il fantasma della cassa integrazione aleggiava fin da prima delle ferie. Semmai spaventa il numero così alto. «Sul fatto che avremmo deciso di ricorrere alla cassa integrazione - dice un operaio - non avevamo nessun dubbio. Ieri, al ritorno dalle ferie, in fabbrica davano tutti per scontata la notizia. La cifra però mi sembra enorme». «Davvero così tanti?», chiede una donna. «Speriamo soltanto - aggiunge - che non sia l'inizio di un brutto periodo senza ritorno, ma solo una breve parentesi». Questo è un ritorno abbastanza diffuso: molti operai, soprattutto giovani, non appaiono troppo preoccupati. Sono convinti che le settimane di cassa integrazione serviranno «a riprendere fiato», che nel frattempo le tensioni nel Golfo si attenueranno e «tutto, anche per il mercato dell'auto, tornerà come prima».

Donat Cattin  
prova a «mediare»  
Domani riunione  
al Ministero



Il ministro del Lavoro Carlo Donat Cattin (nella foto) ha intenzione di convocare la Fiat e i sindacati per giovedì prossimo. Il ministro ha intenzione di esaminare la situazione creata dopo la decisione della casa automobilistica di avviare in cassa integrazione 35mila dipendenti. Tutto questo il ministro lo ha detto ad un'agenzia di stampa. L'Ansa. Il ministro ha anche aggiunto che «sta cercando di mettersi in contatto con i dirigenti sindacali» e di aver già «parlato con l'amministratore delegato della Fiat», anche se - ha aggiunto l'anziano ministro democristiano - per ora «non vuole entrare nel merito del provvedimento visto che mancano ancora molti elementi per capire la situazione».

Giannotti (Pci):  
il banco di prova  
ora è  
il contratto

«La decisione della Fiat è molto grave e davvero troppo pesante il prezzo che sono costretti a pagare oggi: 35mila lavoratori e domani può darsi anche altre migliaia di lavoratori dell'indotto Fiat». Comincia così una dichiarazione di Vasco Giannotti, responsabile del Pci per l'industria. «È grave anche il fatto - prosegue la nota - che la cassa integrazione venga proposta al di fuori di ogni serie di pensiero di strategie industriali e di organizzazione del lavoro. Ci sono difficoltà nel mercato, è vero. Ma la crisi era prevedibile e prevista. Dieci anni di potere assoluto di Romiti e di marginalizzazione del sindacato non sono valsi a realizzare una seria diversificazione produttiva». E ora che accade? Vasco Giannotti invita il gruppo «a trarre un bilancio critico di questi ultimi dieci anni» e aggiunge: «Il primo banco di prova è l'atteggiamento che la Fiat terrà sul contratto dei metalmeccanici. Regole e diritti nuovi, così come previsto dal contratto sono infatti la prima condizione per porre su basi concrete elementi di una nuova democrazia industriale che riconosca appunto quegli spazi e quei poteri nuovi di partecipazione indispensabili all'impresa moderna».

Cofferati (Cgil):  
«Le aziende non  
si illudano di  
indebolirci»

«Le richieste di cassa integrazione che sono arrivate oggi da parte di Fiat ed Enimont (in pratica, le due maggiori imprese nazionali) confermano lo stato di difficoltà di una parte consistente dell'apparato produttivo nazionale». Lo afferma il segretario confederale della Cgil Sergio Cofferati, aggiungendo che «le difficoltà congiunturali dovute alla crisi del Golfo si sommano a una debolezza strutturale della nostra industria». Per questo, secondo il sindacalista è necessario che «nei confronti aperti tra sindacato e aziende si tengano rigorosamente separati questi due aspetti; nelle imprese non deve prevalere l'idea di poter utilizzare strumentalmente la congiuntura attuale per indebolire il sindacato, né tantomeno per condizionare le scadenze contrattuali ancora aperte».

Cisl e Uil  
Perché la crisi  
la deve  
pagare lo Stato?

«È sorprendente che alle prime difficoltà di mercato, per altro non ancora accertate, la Fiat ricorra alla cassa integrazione e cioè alle casse dello Stato per evitare qualsiasi rischio di perdita di profitti». È questo il commento del segretario generale aggiunto della Cisl, Sergio D'Antoni. Analogo il tenore del commento della Uil, affidato al segretario Silvano Veronese. Senza giungere ad un'eccessiva drammatizzazione, Veronese ha definito «un brutto segnale per la ripresa dell'attività lavorativa» la decisione della Fiat (e anche quella dell'Enimont). «La Fiat - ha osservato il sindacalista - fa ricadere sui lavoratori difficoltà transitorie dell'azienda, soprattutto quando si ha alle spalle un periodo di grossi risultati».

Il sindaco  
di Torino:  
«Attenzione  
all'indotto»

Secondo il sindaco di Torino, Valerio Zanone, «particolare attenzione dovrà essere dedicata all'indotto delle imprese minori, che rischiano di ricevere più duramente l'urto della congiuntura negativa». Zanone però ha aggiunto che il sistema produttivo torinese, grazie all'innovazione introdotta, ha le «capacità sufficienti per reagire alla congiuntura e sostenere il livello complessivo dell'occupazione».

Ruggiero studia  
il dossier  
sulle auto  
giapponesi

Il ministro del commercio con l'Estero, Renato Ruggiero, appena rientrato dalle vacanze estive, riprenderà nei prossimi giorni l'esame del dossier sulle «auto giapponesi». L'analisi cioè dei fenomeni collegati all'importazione di vetture del Sol Levante. La trattativa tra l'Italia (e l'Europa) per egolamento dell'import nel vecchio continente di auto «gialle» (come le chiamano gli esperti) «non sarà certo facile - spiega Ruggiero - visto anche la caduta della domanda sul mercato europeo. Per questo prima dovremo esaminare i risultati degli incontri informali svoltisi tra i funzionari Cee e le autorità di Tokio».

FRANCO BRIZZO

Intervista a Fausto Bertinotti: perché io dico che è una decisione grave

## «Gli operai, variabile dipendente»

No, non è come dieci anni fa. Oggi «la Festa è finita», la Fiat non ha condiviso i successi con i lavoratori ed ora scarica su di loro una difficoltà. Si poteva fare diversamente? Bisognerebbe non considerare gli operai come uniche variabili dipendenti. Il contratto? Non faccio il dietrologo, ma temo un uso politico delle difficoltà del mercato. La Fiat non sapeva da tempo della crisi? Intervista a Fausto Bertinotti.

BRUNO UGOLINI

ROMA. Come giudica Fausto Bertinotti il ricorso alla cassa integrazione per 35 mila lavoratori Fiat?

Lasciami dire subito una cosa: è un provvedimento molto grave.

Non credi abbia però caratteristiche molto diverse da quello adottato dalla stessa Fiat dieci anni fa?

È molto diverso, certo. La Fiat, nel 1980, annunciò all'inizio, e bene ricordarlo, non la cassa integrazione, ma i licenziamenti.

di indicare la fine di una «festa» - voglio usare anche io la battuta di Agnelli - che è stata poi solo la «loro festa». Dopo il più prolungato periodo di crescita del dopoguerra e dopo una profonda ristrutturazione capitalistica, si riaffaccia, per la prima volta, una difficoltà tra la produzione e il mercato. Ma attenzione: questa difficoltà viene dopo un lungo periodo di forzosa pace sociale. La Fiat ha fatto, in piena libertà, tutte le scelte che riteneva più produttive, con l'ampia confluenza delle risorse dello Stato e senza opposizione da parte dei sindacati.

Una Fiat con le mani libere e che è stata comunque incapace di prevedere e risolvere la «difficoltà»?

È questo dovrebbe far riflettere tutti coloro che riposano la loro fiducia sulle sorti dell'impresa, come capace di dare risposte generali. Essi sono ora costretti a scoprire, invece, dentro questo meccanismo,

l'impresa non è capace di proporre ai lavoratori la condivisione dei suoi successi. La crescita dei volumi produttivi, della produttività e dei profitti non si è tradotta né in aumento dell'occupazione, né in riduzione degli orari, né in aumenti salariali. E appena l'impresa, la Fiat in questo caso, incontra un rapporto difficile con il mercato - un dato in qualche modo ineliminabile, intrinseco - lo scarica sui lavoratori, per niente avvantaggiati dalla precedente situazione.

Ma l'azienda poteva far qualche cosa di diverso?

Io chiedo se poteva far qualcosa di diverso il sistema economico industriale italiano, l'azienda Fiat. E rispondo con un frangoso «sì». Non si può eludere, discutendo di un fatto come questo, una domanda di fondo sulla società: bisognava e bisognerebbe lavorare su una modifica del modello di sviluppo, sul cosa e come produrre e su cosa consumare. La

verità - annunciata chiaramente da questo provvedimento - è che i lavoratori sono considerati l'unica «variabile dipendente».

È lecito sospettare un qualche rapporto tra il ricorso alla cassa integrazione e la problematica conclusione del contratto dei metalmeccanici?

Non voglio fare delle distinzioni. Ma davvero questa difficoltà della Fiat si sapeva solo all'indomani dell'assemblea degli azionisti, a luglio? Davvero non c'erano state precedenti avvisaglie? E davvero la Fiat non poteva aprire prima un confronto con i sindacati, anche in termini di discussione preventiva? Non c'è anche un uso politico-sindacale della vicenda? È casuale il fatto che il provvedimento sia dosato nel periodo cruciale del rinnovo contrattuale, da settembre a dicembre? Io esprimo queste preoccupazioni perché so che



Fausto Bertinotti

padroni già forti le tensioni nel mercato. Gli avevano tentato la carta dell'accordo-ponte, poi quella di una trattativa con la Confederazione capace di sovverchiare l'autonomia contrattuale dei metalmeccanici. Ora vedo nell'uso della cassa integrazione anche un appoggio, una sponda, all'idea di dimezzare quel contratto e di ridurre il sindacato ad un registratore delle scelte delle imprese.

I cronisti davanti ai cancelli della Fiat hanno però raccolto voci non drammatizzanti sulle «ferie forzate»...

C'è, credo, una diversa lettura nella fabbrica Fiat. I giovani, spesso, vedono la cassa integrazione come liberazione da un lavoro non gradito. Soffrono il provvedimento molto meno di chi ha cinquant'anni, ha memoria del 1980 e di nuovo si interroga, con angoscia, sul futuro. Il rischio vero è che la ripresa di una capacità produttiva, quella emersa nel grande sciopero, dei metalmeccanici appunto, dello scorso 27 giugno, incontri qualche smarrimento. Per tutte queste ragioni io, oggi ribadisco: provvedimento grave.

## Un colosso multinazionale, ma tanto «provinciale»

Il gruppo torinese dell'auto vende per il 62% sul mercato interno L'analisi delle fabbriche coinvolte L'impegno sulla «qualità totale» si è risolto solo in tante parole

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
MICHELE COSTA

TORINO. Ma che razza di crisi è quella della Fiat? Una crisi solo congiunturale (una di transitoria) come hanno sostenuto ieri i dirigenti di corso Marconi? Oppure l'avvisaglia di un'assai più preoccupante crisi strutturale? È solo il riflesso di una crisi mondiale dell'industria automobilistica, o c'è una crisi specifica della casa torinese? Lasciamo ad altri il passatempo di appiccicare

etichette su un evento come la sospensione di 35 mila lavoratori ed esaminiamo i fatti concreti. Si sa che a mettere in difficoltà la Fiat è stato soprattutto il calo del mercato interno. Ma se in Italia le vendite di auto sono diminuite del 5,7% nel mese di giugno, in Germania sono precipitate del 6,7%, in Francia dell'8%, in Gran Bretagna del 18,6% e in Spagna del

21,1%. Come mai allora la Fiat è stata la prima a dover correre ai ripari? Il motivo è semplice: in Italia l'industria di Agnelli vendeva il 62% delle sue automobili, mentre nel resto d'Europa piazzava solo il 31% e nel resto del mondo il 7%. Nessuna altra casa automobilistica è così dipendente dal proprio mercato domestico. E siccome nei momenti di crisi si perde soprattutto sul proprio mercato (perché tutte le case difendono a spada tratta le esportazioni), la Fiat è stata la più penalizzata. Hanno un bel dire i dirigenti di corso Marconi che loro hanno perso il 15,8% delle vendite italiane mentre la Volkswagen ha perso il 19,2% di quelle tedesche. Il fatto è che in Germania la Volkswagen vendeva solo il 28% delle sue auto, ha potuto quindi compensare le perdite nazionali incrementando le vendite all'estero (anche in

Italia), ha strappato alla Fiat il primato sul mercato europeo ed ora addirittura contratta lavoro straordinario in fabbrica. La Fiat ha quindi un handicap strutturale: è una «multinazionale zoppa». È interessante, a questo proposito, confrontare i dati di vendita con quelli di produzione. Lo scorso anno la Fiat ha costruito 2.245.500 vetture nei propri stabilimenti in Italia e in Brasile. Ma a queste vanno aggiunte altre 563.300 vetture costruite su licenza all'estero, soprattutto nell'Est europeo. È il caso delle «126» montate in Polonia, gran parte delle quali vengono importate e vendute nel nostro paese. Fatti un po' di conti, si vede che il monopolio automobilistico italiano riesce a vendere all'estero poco più di quel che all'estero produce e poi magari importa in Italia. Ma perché la Fiat, malgrado

si proclami «europeistica» dei suoi dirigenti, non riesce ad affermarsi al di là delle Alpi ed ora deve persino subire l'offensiva delle case straniere in Italia? La risposta trapela dai dati forniti nell'incontro sindacale di ieri. I dirigenti aziendali hanno detto che la flessione di vendite colpisce le utilitarie ed i modelli di fascia alta, mentre vanno bene modelli di fascia media come la «Tipo», la «Delta», la «Dedra» e l'«Alfa 33». Per quel che riguarda la «Tipo» è lecito qualche dubbio: la stessa Fiat si è contraddetta annunciando cassa integrazione per uno degli stabilimenti, quello di Rivalta, dove si costruisce il modello, mentre la produzione che continuerà ininterrotta a Cassino e Pomigliano servirà soprattutto a creare la scorta iniziale dei tre nuovi restyling della «Tipo» annunciata proprio ieri. È significativa invece la tenuta sul mer-

cato di modelli come la «Delta» e la «Dedra», costruiti in uno stabilimento come la Lancia di Chivasso che è il meno automatizzato del gruppo, quello in cui ancora si lavora con cura «artigianale» per la qualità. Ecco allora il vero problema: la qualità del prodotto, necessaria come non mai proprio nei momenti difficili. Contrariamente ad una tesi circolata in questi giorni, le crisi petrolifere e le recessioni penalizzano soprattutto le utilitarie (specialità della Fiat), mentre coloro che possono permettersi un'auto di qualità o di lusso non rinunciano ad acquistarla se devono pagarla di più o se la benzina manca. Un'industria specializzata in auto di questo tipo, come la Bmw, annuncia un boom di vendite e profitti. La Fiat invece stenta ancora a competere in questo campo. Così deve mettere in

FILLEA CGIL FILCA CISL FENEA UIL  
Regionali Sicilia e Palermo

30 agosto 1989 - 30 agosto 1990  
PER NON DIMENTICARE  
stadio di Palermo  
5 morti sul lavoro

Manifestazione dei lavoratori edili  
per la sicurezza e i diritti  
Giovedì 30 agosto ore 9,30 - Palermo  
Sala stampa Stadio della Favorita