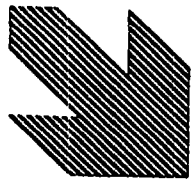
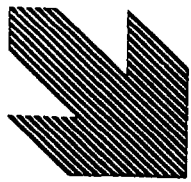


Borsa
-0,88%
Indice
Mib 906
(-10,20%
dal 2-1-1990)



Lira
In leggera
flessione
nei confronti
delle monete
dello Sme



Dollaro
Ha registrato
un lieve
rafforzamento
(in Italia
1148,10 lire)



ECONOMIA & LAVORO

FIAT

Un delegato delle Presse di Mirafiori racconta la crisi di oggi e quella di dieci anni fa: «Fummo superficiali, pensavamo alla Fiat come a un impiego statale. Ora siamo più consapevoli, il problema vero è la qualità ma le gerarchie di fabbrica badano solo ai numeri»

«Nell'80 non capimmo, ci fidavamo»

«Non è una crisi drammatica come nel 1980», sostengono la Fiat ed alcuni sindacalisti. E gli operai intervistati sui cancelli ne sembrano convinti. Ma in realtà sono preoccupati, come rivela un delegato di Mirafiori, che traccia un confronto con la crisi di dieci anni fa. Di diverso oggi c'è soprattutto il problema della qualità. Ma ne sono più consapevoli i lavoratori delle gerarchie aziendali.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. La parola d'ordine è: «Non ne facciamo un dramma». L'hanno adottata la Fiat ed alcuni dirigenti sindacali. Per evidenti ragioni di immagine. I responsabili nazionali dei metalmeccanici perché adesso si trovano in mano due patate bollenti: il contratto da concludere e 35 mila operai in cassa integrazione. «Per carità - aggiungono - nessun paragone con la crisi del 1980». Ma è proprio vero che la storia non si ripete, almeno in parte? Lo chiediamo a Dino Orsi, dele-

gato della Fiom alle Presse di Mirafiori fin dall'inizio degli anni '70, che ha ancora vivo il ricordo della crisi di dieci anni fa, sfociata nella drammatica lotta dei 35 giorni.

«Non si può negare - risponde - che ci siano analogie. Nel 1980 la crisi cominciò in primavera, con la messa in cassa integrazione di alcune decine di migliaia di lavoratori due giorni alla settimana. Anche allora una parte dei lavoratori non ne furono dispiaciuti, ma videro nelle sospensioni solo l'occasione per riposarsi un po'. Ed anche allora qualcuno disse che la crisi era solo una manovra antisindacale del padrone. Poi arrivò la doccia fredda, con la famosa intervista di Umberto Agnelli che annunciava licenziamenti».

L'atteggiamento dei lavoratori fu simile a quello di oggi?

No. Fu assai più superficiale. Nella gente non c'era la percezione che potesse finire male. Tieni presente che c'era stato il precedente della crisi petrolifera del '74, superata con un po' di cassa integrazione senza conseguenze traumatiche. C'era alle spalle un decennio di successi nelle lotte sindacali, che avevano alimentato l'illusione di poter sempre imporre con la forza soluzioni favorevoli ai lavoratori. E poi, fino al 1980, era opinione diffusa che il posto di lavoro alla Fiat fosse sicuro, magari malpagato e faticoso, ma garantito, come gli impieghi statali. Oggi invece prevale tra i lavoratori un atteggiamento più consapevole. Non tener conto delle battu-

te nelle interviste volanti sui cancelli. In realtà sono preoccupati, non tanto per quello che succederà nei prossimi mesi, quanto per quello che potrà succedere dopo.

Dieci anni fa l'approccio alla crisi fu superficiale anche da parte dei sindacati e delle forze politiche...

Noi comunisti avevamo appena tenuto la Conferenza nazionale del Pci sulla Fiat, nel corso della quale avevamo analizzato tutti gli errori strategici ed i ritardi del gruppo. Sapevamo che la situazione era grave e che le ristrutturazioni che si sarebbero imposte non sarebbero state uno scherzo. Ma trovavamo difficile far comprendere ad altri che i problemi potevano diventare molto seri. Nel sindacato, soprattutto nella Fim-Cisl, prevaleva l'opinione che i problemi produttivi riguardavano solo l'azienda. Se tentavi di aprire il discorso sulla crisi in assemblea, ti beccavi l'accusa di essere filo-padrone.

E l'atteggiamento della Fiat?

Fu di una superficialità scandalosa. Fino al luglio del 1980 continuò ad assumere. C'era già la cassa integrazione ed in officina arrivano nuovi operai. Oggi l'azienda è più attenta a queste cose. Ma, sotto altri aspetti, non è affatto migliorata. Una settimana prima delle ferie, come consiglio di fabbrica, abbiamo avuto un incontro con la direzione delle Presse ed abbiamo chiesto conto delle notizie che già apparivano sui giornali sull'imminente cassa integrazione. «Le abbiamo dette anche noi, ma al momento non ci risulta nulla», ci hanno risposto burocraticamente.

Una differenza importante però c'è. Prima dell'80, la Fiat ebbe clamorosi contrasti col sindacato, sulle caselle di verniciatura e sui sabati di straordinario per fare la «127», con cui mirava solo ad aumentare la produzione, quando già si manifestavano avvisaglie di crisi. Oggi invece si pone il problema della qualità del prodotto...

Questa differenza c'è nell'atteggiamento dei lavoratori, che oggi sono i primi a rendersi conto della necessità di lavorare meglio per fare prodotti più competitivi e sono pronti a confrontarsi su questo terreno. La Fiat invece fa tante parole, ma pochi fatti. Alle Presse di Mirafiori stampiamo pezzi di lamiera anche per altre fabbriche, come Desio, Cassino, Termini Imerese. Ogni giorno tornano indietro migliaia di pezzi di scarto, con un aggravio di costi enorme. E la colpa non è degli operai. C'è una disorganizzazione totale: mentre stampiamo un pezzo della «Uno», arriva la richiesta urgente di un pezzo per la «Thema» e dobbiamo interrompere il lavoro, perdere due ore per cambiare lo stampo e poi ricambiare di nuovo. C'è un magazzino automatizzato per i ricambi dei macchinari che funziona solo un paio di ore al giorno: nelle altre ore i manutentori devono arrangiarsi oppure lasciare ferme le macchine guaste. Così alle Presse l'illuminazione degli impianti è appena

del 50%. Nell'officina 63 hanno progettato un sistema di trasporto su rotaie degli stampi: solo quando le rotaie erano già installate, si sono accorti che non erano larghe come le ruote dei carrelli...

Cesare Romiti non sarà contento di queste notizie...

Neanche lui riesce a cambiare la mentalità di una gerarchia aziendale che pensa solo a fare la quantità di produzione assegnata, inischiandosi della qualità e cerca di ottenere solo tantissimo dagli operai: in tre mesi abbiamo avuto alle presse 310 contestazioni disciplinari ed una quantità di infortuni. C'è un capofabbrica che ogni giorno va personalmente a girare la manopola per aumentare la velocità delle cesoie per le lamiere oltre i limiti di sicurezza. Ed abbiamo un responsabile di officina che, per dimostrare di aver capito il concetto di «qualità totale», ha rovesciato un contenitore di rifiuti sulla scrivania di un caposquadra, che secondo lui non era in ordine...

Intervista a Guiati, segretario Fiom a Torino: «Arriva la recessione»

Siamo invitati a collaborare, ma da spettatori

«Siamo all'inizio di una fase di recessione». E c'è una contraddizione tra le richieste di collaborazione, magari di entrata nei consigli di amministrazione fatte da Romiti e Annibaldi, e la comunicazione di un provvedimento tanto preoccupante. La Fiom è per una svolta nelle relazioni industriali, tra azienda e sindacato. Intervista a Giancarlo Guiati, segretario dei metalmeccanici piemontesi.

BRUNO UGOLINI

ROMA. Qualche dirigente sindacale ha sostenuto che non bisogna drammatizzare la scelta Fiat della cassa integrazione. E anche il tuo parere?

Io penso, al contrario, che occorra esprimere una forte preoccupazione. Non sono nemmeno d'accordo con chi ha detto che siamo di fronte ad un fenomeno congiunturale, di breve durata. Sono convinto che si tratta dell'inizio di una fase recessiva. E la recessione colpisce le aziende più deboli. La Fiat, in questo caso, dimostra la sua debolezza perché poggia la gran parte delle proprie vendite sul mercato interno, perché non ha fatto progressi rispetto alla ricerca, rispetto alla qualità dei prodotti. Sono problemi emersi, ad esempio, lo scorso anno, quando la casa dell'auto cominciò a discutere, in un seminario a Merentino, la cosiddetta «qualità totale».

Le altre industrie automobilistiche europee sono riuscite a provvedimenti simili a quello adottato dalla Fiat?

La Fiat è la prima a seguire questa strada, ma anche le altre industrie hanno subito flessioni nelle vendite. Il problema è che la Fiat continua a muoversi in questo Paese come l'azienda che può decidere nei momenti buoni di incamerare i profitti e nei momenti peggiori di utilizzare il denaro pubblico. Non trova ostacoli. Usa i soliti metodi del passato.

Credi che si sia dissipata quella richiesta di confronto, di collaborazione, che sembrava essere la filosofia della «qualità totale»?

Ricordo bene le dichiarazioni di Annibaldi e Romiti. Erano per l'apertura di nuove relazioni sindacali, onde affrontare insieme i problemi dell'impresa. Ora sembra ritornare ad essere la solita Fiat: comunica il provvedimento di cassa integrazione per 35 mila, punto e basta.

È finita? Non c'è la possibilità di una trattativa?

La «comunicazione» è avvenuta, come sai, a Roma. È stato fissato, poi, un incontro in Piemonte, dove è concentrata la maggioranza dei futuri cassintegrati, per metà settembre. Ma il provvedimento di sospensione scatta l'ultima settimana di settembre e, nel giorno dell'incontro, la procedura sarà già stata avviata.

Ma non occorre la firma dei sindacati per avviare questa colossale operazione cassa-integrazione?

Non c'è nessun accordo con i sindacati, ma fissare un incontro a ridosso dell'avvio dell'operazione stessa, vuol dire indicare ogni possibile trattativa l'uscita, tra l'altro, è che gli operai rimangano anche senza la copertura salariale derivante dal provvedimento.

Erano possibili altre misure?

Sarebbe stato possibile ridurre il ricorso agli straordinari. Esistono alcuni settori, come le Meccaniche e le Presse, dove avremo, contemporaneamente, la cassa integrazione e il lavoro straordinario.

È una situazione simile a quella di dieci anni fa?

Anch'io dico di no. Allora la cassa integrazione era utilizzata per ristrutturare l'azienda, ora siamo di fronte ad una crisi di mercato e resterà a galla chi è in grado di competere. Il mercato dell'Est, ad esempio, è tutto da scoprire e la concorrenza tedesca sarà terribile. Il mercato europeo sarà sempre più difficile da mantenere. Vincerà chi esporta a prezzi competitivi, chi sa puntare davvero sulla qualità.

Il sindacato può offrire una proposta?

Io dico: va determinata una svolta nelle relazioni industriali, fra azienda e sindacati. Occorre affrontare questi problemi con un confronto più generale con tutti i soggetti interessati nell'impresa. Questo significa superare quel metodo della «presa d'atto» assunto dalla Fiat nell'incontro di Roma.

Una proposta di collaborazione?

I dirigenti della Fiat avevano parlato, i ricordi? In ingresso dei rappresentanti dei lavoratori nel Consiglio di amministrazione. Ebbene: cominciamo a discutere, a collaborare, certo, su produttività, qualità, organizzazione del lavoro...

Non c'è il rischio che, intanto, il contratto non si rinnovi più?

C'è il rischio che la Fiat, la Federmecanica usino questa crisi in modo strumentale. Invece il contratto va fatto e in fretta. Il lasciare aperta una situazione di tensione fra le parti, nel momento in cui può risultare necessario il confronto sui problemi industriali, determinerebbe maggiori difficoltà per tutti. Tra le stesse richieste contrattuali ve ne sono alcune che parlano di «regole» nuove da stabilire. Il contratto va fatto proprio per affrontare la crisi Fiat.

Ma è vero che i giovani di Mirafiori non sembrano amareggiati per la cassa integrazione?

Molti non amano quella fabbrica. Ma c'è anche tanta preoccupazione. Sarà un processo a catena: ai ventimila torinesi della Fiat si aggiungono i ventimila delle piccole aziende collegate. E siccome in quelle aziende non è prevista la cassa integrazione, i primi ad esser fatti fuori saranno proprio i giovani assunti con i contratti di formazione e lavoro. La Fiat sdrammizzata, ma intanto blocca le assunzioni e ci sono migliaia di lettere di richiesta di assunzione, sempre di giovani, magari figli dei dipendenti. E come se la «cassa» fosse anche per loro.

«All'Alfa hanno perso la faccia. L'efficienza è solo un mito»

La ricetta della Fiat per l'Alfa di Arese è più amara del previsto. La fermata della produzione sarà di quattro settimane contro le tre degli altri stabilimenti e coinvolgerà più della metà dei lavoratori. Le reazioni in fabbrica: «L'Alfa viene usata per le produzioni "residuali" Fiat. Corso Marconi qui ha perso la faccia: non garantisce il lavoro, l'efficienza è un mito, la qualità una chimera».

BIANCA MAZZONI

MILANO. Sono andato stamati a vedere la nuova linea della Y 10. È un impianto da anni '60, dove gli operai sono costretti a lavorare piegati o con le braccia alzate sulla testa, a sollevare e spostare i pezzi di vettura o di carrozzeria con i paranchi che pendono dal soffitto manovrati a mano. Sembra di fare un salto indietro nel tempo di venti anni. È tutto questo mentre in tutte le grandi fabbriche europee anche sulla catena di montaggio c'è l'esperto di ergonomia che fissa, assieme al tempista, le regole di lavoro: Walter Molinaro, segretario della sezione del Pci dell'Alfa di Arese, delegato, conosciuto fuori dalla fabbrica per aver sollevato due anni fa la questione dei diritti, commenta con gli altri delegati del consiglio di fabbrica la decisione della Fiat di passare alla cassa integrazione, gli effetti e i riflessi di quella manovra in questo stabilimento.

Quella catena di montaggio per le Y 10 rappresenta un pezzo di «futuro» per questa fabbrica. Che abisso dall'organizzazione del lavoro a gruppi di produzione spazzati via dalla gestione Fiat! Non poteva essere quella un'esperienza da salvare, pur con le dovute modifiche, proprio per sperimentare processi veri per raggiungere la «qualità globale»? Non è anche questa un'occasione mancata nell'operazione di fusione Fiat Alfa? Al momento dell'annessione dell'Alfa Romeo al gruppo Fiat si disse solennemente che lo stabilimento milanese si sarebbe specializzato nella produzione di vetture di grossa cilindrata. Invece la lavorazione della Y 10 è in esaurimento, al posto della Thema arriva una vettura tecnologica che sarà prodotta in Y 10 e sul segmento alto del mercato Alfa è presente solo con la

164.

Il «ritorno al futuro» promesso dalla Fiat per l'Alfa, dopo gli anni di «regime» delle partecipazioni statali, si muove insomma come un gambero. Il parere di Fiom, Fim Cisl e Uilm di Arese è che oggi la Fiat strumentalmente drammatizzi una situazione di difficoltà di mercato per accelerare un processo di impoverimento e di emarginazione di questa fabbrica. La ricetta che ieri la direzione dello stabilimento ha prospettato ai sindacati è più amara del previsto. Nello stabilimento milanese quattro saranno le settimane di cassa integrazione contro le tre previste nel resto del gruppo Fiat. Inoltre, un quinto di tutti i lavoratori colpiti dalla cassa integrazione è concentrato ad Arese: sono settimila operai su un totale di dodicimila dipendenti. In questo modo saranno prodotte quattromila Alfa 75 in meno e 4.400 164, con un taglio della produzione di circa il 25 per cento.

«Questo tipo di intervento», dice Marco Marras, delegato della Fiom - conferma che la Fiat non ha una strategia per le vetture della gamma alta del mercato e soprattutto che Arese non avrà più un ruolo strategico perché metà degli impianti saranno destinati a fare solo la produzione residuale del gruppo. Per un ruolo di questo tipo la fabbrica è sovra-

dimensionata. Per questo, se non ci preoccupa più del necessario una cassa integrazione legata alla congiuntura, ci preoccupa invece la prospettiva di questo stabilimento. A Mirafiori la nozione di questa cassa integrazione è forse diversa, perché non è messo in discussione il ruolo dello stabilimento. Qui cade una delle «certezze», quella della stabilità e della sicurezza del posto di lavoro nel grande impero Fiat.

Secondo e non ultimo «mito» caduto in questi giorni, quello dell'efficienza Fiat. «In primavera - dicono i delegati del consiglio di fabbrica - ci hanno dato i programmi produttivi per tutto il '90. Difficoltà, ci dissero, si sarebbero presentate solo nel '91 e respinsero la nostra solita richiesta di fare quattro settimane di ferie in agosto, anziché le tre volute dall'azienda. Ora, di fronte alla cassa integrazione, cade la fiducia e i lavoratori si sentono presi in giro». C'è spazio per una trattativa? Fiom, Fim Cisl e Uilm di Arese non demordono: «Da tempo chiediamo un confronto sul destino degli stabilimenti ex Alfa. Ora diventa obbligatorio un chiarimento». E parlano, se lo riterranno necessario, di adeguate iniziative di lotta, non nascondendo timori che un eccessivo «realismo sindacale» appanni un'autonoma valutazione delle cose.



Operai all'uscita dell'Alfa Lancia a Milano e, (in alto), della Mirafiori a Torino dopo la riapertura delle fabbriche

E negli States chiedono la garanzia del posto di lavoro

Alla «General Motors» imprenditori e sindacati incrociano le armi per la definizione del contratto-guida del settore auto negli Usa. Il primo obiettivo della «United Auto Workers» è la sicurezza del posto di lavoro. Corporations e sindacati hanno un nemico comune: l'aggressività della concorrenza giapponese. Ma in questi anni il clima delle relazioni industriali si è molto deteriorato. Arriva la «Saturn».

DAL NOSTRO INVIATO
ALBERTO LEVISTO

NEW YORK. Ieri il vicepresidente della Toyota, la più grande fabbrica automobilistica giapponese, ha annunciato l'intenzione di triplicare entro il '94 le vendite delle divisioni non specificamente dedicate all'auto privata. Nell'ultimo anno fiscale la Toyota ha aumentato del 27,4 per cento i suoi profitti consolidati, e ora annuncia una aggressiva strategia di diversificazione nel mercato delle macchine e dei veicoli industriali, tradizional-

mente poco battuto dai giapponesi. Sono notizie come questa che deprimo i costruttori americani, alle prese con un preoccupante calo delle vendite. Ed è questo il clima in cui entra nel vivo, in questi giorni, il confronto coi sindacati per la definizione del contratto-guida per il settore. La United Auto Workers (UAW), il maggiore sindacato americano, ha deciso di scegliere la General Motors come «strike target» - obiettivo di sciopero -

letteralmente -, come l'azienda, cioè, in cui si concentrerà la trattativa, e le eventuali azioni di lotta, per la definizione di un contratto che poi avrà un valore «leader» per tutto il settore. La scelta della «strike target» era in realtà ristretta ad una delle «Big Three», le tre grandi case americane: General Motors, Ford e Chrysler. Quest'ultima è la più piccola ed è alle prese con le maggiori difficoltà di mercato: la scelta era quindi ridotta alle altre due, e la Gm è stata preferita perché i sindacati pensano che sia più vantaggioso trattare qui l'obiettivo che intendono mettere al centro del confronto: la sicurezza del posto di lavoro. La Ford, che si è profondamente ristrutturata dopo la grave crisi degli anni '80, ha mantenuto nel periodo più urgente gli impegni a proposito dell'occupazione. Rischi maggiori si profilano alla Gm. Per comprendere piena-

mente la scelta dei sindacati americani bisogna tener presente la diversa struttura della contrattazione rispetto all'Italia. Il contratto qui vale per gli iscritti al sindacato, ed ha un effetto di trascinarsi sugli altri lavoratori. Alla Gm la Uaw ha 280mila lavoratori iscritti rispetto ai quasi 100mila della Ford e ai 63mila della Chrysler. La difesa dell'occupazione sindacalizzata ha quindi un doppio valore - generale e sindacale - per le «unions». La Uaw, inoltre, controlla una percentuale maggiore di lavoratori che producono - in altre società - pezzi e componenti destinati alla Gm rispetto alle altre due case automobilistiche. E questo è un punto assai delicato perché la prospettiva - già in atto - che i sindacati intendano scongiurare è proprio la diminuzione progressiva degli organici delle «Big Three» ottenuta espellendo dagli stabilimenti le linee di produzione di pezzi, e mantenendo so-

lo gli impianti di assemblaggio. Nelle grandi aziende sindacalizzate un operaio che stampa pezzi ha una paga quasi doppia rispetto ai lavoratori delle compagnie esterne fornitrici. Questo sistema è già stato sperimentato con successo dai giapponesi che dividendo il mercato del lavoro sono riusciti ad evitare la sindacalizzazione dei loro stabilimenti negli Usa. Una strategia contro l'aggressività nipponica potrebbe quindi accomunare sindacati e imprenditori. I giapponesi hanno conquistato ormai il 30 per cento del mercato automobilistico americano: era il 25 per cento nell'87, quando fu stipulato il contratto che sta per scadere. La trattativa ha 16 giorni utili per trovare un accordo: il contratto scade infatti alla mezzanotte del 14 settembre.

Il contenzioso aperto negli ultimi tempi nelle relazioni sindacali però è assai ampio: ieri

il Wall Street Journal parlava di una «crisi di credibilità», come del vero problema del confronto aperto. Ci sono due esempi di questo clima teso, e riguardano tutti e due la General Motors e la città di Flint, nel Michigan, le cui pene per i licenziamenti di massa nell'industria dell'auto hanno fatto il giro del mondo nel bel documentario «Roger and me» (Roger Smith è l'irraggiungibile Chairman della Gm). In una fabbrica di pezzi per camion 500 operai sindacalizzati conquistano il diritto a non timbrare il cartellino: se producono la quota prescritta possono uscire prima. La produttività schizza in alto: molti sono veterani esperti, e riescono a fare in mezza giornata il lavoro prima distribuito in otto ore. Ma la faccenda non va più a genio ai manager: perché pagano giornate intere se molti riescono a finire «prima del lunch»? Ed ecco la decisione di aumentare

unilateralmente le quote di produzione, e l'apertura di una vertenza che crea un clima di diffidenza reciproca. Più recentemente c'è stato un duro sciopero contro il ridimensionamento di un altro stabilimento a Flint: l'azienda è stata costretta ad interrompere l'attività, e l'azione sindacale è stata interpretata come una piccola prova generale di combattività, che ha rotto un clima di pace sociale durato a lungo. La posta in gioco è alta: la Gm sta puntando molto sulla nuova automobile «Saturn» che secondo uno «scop» di Usa Today sarà in circolazione dal 25 ottobre. Di linea europea, costerà circa 10mila dollari e potrà fare con la sua media cilindrata 30 miglia con un gallone di benzina. E la carta antisindacale e antigiapponese che gioca l'industria americana. Nessuno ricorda che «Saturn» indicava anche un ambizioso piano di partecipazione dei lavoratori all'impresa.