

**Borsa**  
-0,19%  
Mib 1025  
(+2,5%  
dal 2-1-1991)



**Lira**  
Stabile  
all'interno  
delle monete  
dello Sme



**Dollaro**  
Ancora un  
lieve calo  
(in Italia  
1267,45 lire)



## ECONOMIA & LAVORO

Il gruppo di Torino tra propositi troppo ambiziosi e una realtà fatta di chiusure, cassa integrazione e vendite in calo. Si punta a produrre 3 milioni di auto, ma chi le comprerà? Mirafiori a rischio. 600 esuberanti alla Maserati

### Allarme industria



# Fiat, quando troppi conti non tornano

La via dell'inferno è lastricata di buoni propositi. Il vecchio detto si addice alla Fiat, non solo per il contrasto fra i suoi ambiziosi progetti ed una realtà fatta di cassa integrazione e chiusure di fabbriche. Anche nei piani a medio termine finora annunciati da corso Marconi ci sono troppi conti che non tornano, troppe domande senza risposta. Purtroppo riguardano gli stabilimenti e i lavoratori italiani.

mentre 1500 lavoratori sono tre quinti dei 2550 dipendenti della fabbrica condannata. Cosa andranno a fare tutte quelle persone in più ad Arese, in uno stabilimento per il quale già si nutrivano preoccupazioni perché la Fiat continua a non dire quali missioni produttive vuole affidargli?

Un'altra quota delle 640 vetture quotidiane prodotte a Desio, ha detto sempre Magnabosco, verrà trasferita alla carrozzeria di Mirafiori. Ma in questa fabbrica cesserà la produzione della «Uno» quando partirà la produzione della nuova «tipo B» a Melfi (che ne farà 1800 al giorno). E non basterà certamente qualche centinaio di «Y10» e di «Panda» per saturare gli impianti del mega-stabilimento di Mirafiori. Ancora più preoccupanti sono le prospettive della Meccanica di Mirafiori: quanti motori continuerà a produrre quando entrerà in funzione il nuovo stabilimento di Avellino, dal quale usciranno 3600 motori al giorno? La Fiat non risponde oppure dice di «navigare a vista», ma se non si tappano questi buchi molte barche finiranno con l'affondare. A guai si ag-

giungono guai: la Fim-Cisl milanese ha reso noto ieri che dal prossimo gennaio gli esuberanti «strutturali» alla «Maserati» di Lambrate-Milano (controllata al 49% dalla Fiat) passeranno dagli attuali 250 a 600, e da subito mille lavoratori (su 1.200 addetti) dovrebbero essere collocati in cassa integrazione straordinaria a zero ore per difficoltà di mercato.

A medio termine, comunque la Fiat ha dichiarato di voler portare la sua capacità produttiva da 2 a 3 milioni di automobili all'anno nel corso degli anni '90. Contrariamente a quel che è stato detto da varie parti, non è una previsione azzardata. Infatti i 2.163.000 autoveicoli che il gruppo Fiat dichiara di aver prodotto nel 1990 risultano fatti solo in Italia (1.550.000 unità) ed in Brasile (213.000 unità). Nel prossimo futuro la Fiat potrà consegnare come proprie altre produzioni fatte all'estero, che sta rilevando e spolenzando a tutto spiano. Acquistando la FSM polacca, la Fiat si è pure impegnata ad aumentare da 160 mila a 240 mila esemplari all'anno la prevista produzione della nuova «500». In Brasile sta poten-

zando da 216 mila a circa 250 mila vetture all'anno la potenzialità dello stabilimento di Belo Horizonte. In Turchia ha investito 360 milioni di dollari per aumentare la produzione della Tofas (di cui la Fiat è il maggior azionista col 41,5%) da 100 a 150 mila vetture annue. Poi c'è la nuova industria in Algeria. Ci sono le trattative in corso per aumentare la partecipazione di corso Marconi

quante autovetture la Fiat riuscirà a vendere. Magnabosco ha detto che nei prossimi anni il mercato europeo dovrebbe salire da 13 a 16-17 milioni di auto vendute, con un incremento del 25 per cento. Ammesso che questa previsione sia giusta, ammesso che la Fiat riesca a respingere il massiccio attacco dei giapponesi ed a conservare intatte le sue quote di mercato, potrà arrivare a vendere 2,5 milioni di auto, mezzo milione più di adesso.



Felice Mortillaro, consigliere delegato della Federmecanica; in alto operai della Fiat all'uscita della fabbrica

Intervista a Sergio Cofferati (Cgil)  
«Più unione tra sindacati e imprese»

## «Nell'industria la trasformazione sarà spietata»

ALESSANDRO GALIANI

ROMA. «Segnali di un deciso rallentamento della crescita produttiva erano evidenti già prima della guerra del Golfo. L'esempio lampante è stata la vicenda Olivetti, la più grande impresa informatica italiana, che è entrata in crisi mentre il suo settore in Europa ancora tirava». A Sergio Cofferati, segretario confederale Cgil, i «catastrofismi» non piacciono ma non piace neanche chi pensa di risolvere tutto con «la deregulation», né il silenzio colpevole della Confindustria e di ampi strati del governo, che nell'estate del '90 pensavano che tutto si sarebbe messo a posto con la ripresa dell'economia Usa.

composizione della manodopera. In questo quadro i tradizionali ammortizzatori sociali: cassa integrazione e prepensionamenti da soli non bastano. Esce manodopera generica ed entra, anche se in misura minore, manodopera specializzata, di cui c'è scarsa offerta sul mercato. Servono quindi grandi processi di formazione professionale e un governo accorto della mobilità temazionale.

E il sindacato cosa si propone di fare?

Da una parte dobbiamo porci il problema del rapporto con il governo. E cioè sollecitare la definizione di una politica industriale e la creazione di strumenti legislativi in grado di favorire la gestione del cambiamento. In questo senso l'im-

Ma questa dell'industria, in Italia, è una crisi come le altre?

L'elasticità della piccola e media impresa, in altre occasioni, aveva sempre evitato cadute brusche della produzione. Ma in un sistema a cambi fissi, come quello europeo, l'eccessivo apprezzamento della lira, che si rende necessario per pagare gli interessi sul debito, genera un effetto negativo soprattutto sulle piccole imprese, che rischiano di non svolgere, in questa fase, la loro tradizionale funzione anticiclica.

Industria malata, dunque. Ma chi è il più colpito dalla crisi?

Tutti i settori sono coinvolti, anche se quelli più a rischio sono i comparti che devono competere sui mercati internazionali, partendo da livelli bassi di innovazione e di internazionalizzazione. Qualche esempio? L'auto, una parte delle produzioni di base, come la chimica e la siderurgia e il tessuto diffuso delle piccole imprese.

Quindi la Fiat è in prima linea sul fronte della crisi?

Diciamo che per molte aziende, a cominciare dalla Fiat, si apre una prospettiva di profonde riorganizzazioni e innovazioni, fatta non soltanto di cadute occupazionali ma di un mutamento profondo nella

Ma, secondo te, che spazio c'è per tutto questo?

Questo non lo so. Tuttavia una cosa è certa. Nella situazione attuale o c'è posto per un'evoluzione del modello di relazioni industriali, oppure la norganizzazione, sulla spinta della crisi e delle innovazioni, porterà ad un conflitto molto aspro e molto duro.

## Gli imprenditori ancora all'attacco contro la Democrazia cristiana Federmecanica non fa autocritica E accusa partiti, Stato, sindacati

Agli industriali non piace l'autocritica. Le difficoltà del sistema produttivo sono colpa dei partiti (Dc e Psi), dello Stato, dei sindacati, e ora la ricetta è l'abolizione degli automatismi e della contrattazione aziendale. Meglio non stare a sentire chi (come Fabrizio Barca, della Banca d'Italia) spiega che la situazione sta peggiorando, ma che i margini di profitto sono ancora «di larga sicurezza».

tributiva assolutamente imprevedibile che si affida in gran parte agli automatismi, scala mobile, contratti nazionali e ai rapporti di forza». E non si può neppure pensare di entrare in Europa con un settore della pubblica amministrazione - ha aggiunto il vicepresidente della Confindustria Abete - che produce inflazione e aumento del debito pubblico. Di conseguenza frena lo sviluppo. Deve essere proprio il settore produttivo - secondo Abete - il punto di attacco nuovo degli industriali. In questa direzione gli industriali devono operare con la stessa forza ed incisività dei 40 mila capi Fiat nel 1980. Proposte certo non nuove e neppure molto originali, visto che costituiscono il leit-motiv della politica degli industriali italiani negli ultimi 11 anni. Lo ammette lo stesso Mortillaro quando all'inizio della sua re-

DAL NOSTRO INVIATO  
RITANNA ARMENI

ORTA (Novara). L'industria non ama l'autocritica. Preferisce la difesa ad oltranza delle sue posizioni e, quando può, l'attacco. Se non è competitiva, se l'ingresso in Europa oggi appare critico e difficile la colpa è di molti e di molte circostanze, quasi tutte ad essa estranee. Dei partiti, dello Stato, dei sindacati. «Della Dc che non si è mai impegnata anzi ha trascurato il problema di una efficace politica del lavoro».

Del Psi, che pure aveva dato adito a qualche illusione quando durante il governo Craxi tagliò i punti di scala mobile. In sintesi di una politica del lavoro lasciata in mano ad alcuni ideologi quindi inevitabilmente «infelita» di socialismo. La ricetta è quella di una nuova svolta che si basa su poche ma ammarissime medicine che - ha detto il consigliere delegato della Federmecanica Felice Mortillaro - «bisognerà

bere senza inganni e assaporare l'amaro fino in fondo come gli antichi eremiti». Così nel convegno degli industriali metalmeccanici sull'integrazione europea che si svolge nel quadro splendido e «cimiteriale» del lago D'Orta l'indicazione, la medicina amara, è quella di una politica salariale che cancelli insieme gli automatismi e la contrattazione aziendale, che si pronuncerà per salari a cui parte variabile (dipendenti cioè dai risultati aziendali) sia maggiore. «La sede contrattuale - ha detto Mortillaro - deve essere unica e la durata degli accordi non può neppure essere a breve scadenza perché si introdurrebbero elementi ricorrenti di tensione economica e sociale». Perché - ha aggiunto - non è razionale immaginare di far parte di un sistema monetario forte avendo nel contempo una politica re-

cuperare i ritardi tecnologici accumulati precedentemente ma «non ha toccato numerose croniche debolezze della nostra industria». E cioè «l'organizzazione del lavoro, l'impiego di capitale umano, l'attività di ricerca e di innovazione». Tanto che - prosegue ancora Barca - proprio i settori che hanno realizzato negli anni 80 il risanamento, che hanno avuto più profitti «non hanno tradotto questi progressi in alcun miglioramento della propria posizione sui mercati interno e internazionale. E la quota delle esportazioni delle grandi imprese nei paesi industrializzati si è ridotta. Quanto alla caduta dei margini di profitto essi sono scesi, e in modo notevole, ma non drammatico. In sostanza non sono ancora stati riassorbiti i progressi della stagione del risanamento. Lo di-

## Tra gli operai della Piaggio di Pontedera regna il pessimismo

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
LUCIANO LUONGO

PONTEREDERA. C'è preoccupazione davanti ai cancelli della Piaggio. All'uscita della grande azienda metalmeccanica toscana i lavoratori sono perplessi. «Siamo preoccupati perché quest'azienda non dà garanzie» - commenta Mario Trentini, operaio, segretario della sezione aziendale del Pds - perché a distanza di pochi giorni si è passati dal sospendere la festività locale di San Faustino, per esigenze di produzione, all'annunciare una cassa integrazione per 4 mila lavoratori. Una «mazzetta», come la definisce qualcuno, che colpisce proprio mentre gli animi erano già surriscaldati dall'ipotesi che l'azienda aveva lasciato intravedere di trasferire alcune produzioni molto importanti al Sud, a Nusco, il paese di De Mita, dove le provvidenze e le agevolazioni finanziarie sono fortissime.

grazione è giunta mercoledì. Qualcuno l'attendeva, in parte era prevista, i sindacati ne erano a conoscenza. «In parte è normale - commentano alla Camera del lavoro - l'azienda da diversi anni ormai chiede una sosta della produzione nel periodo tra ottobre e gennaio. La novità consiste nelle modalità di quest'anno». Saranno 3500 i lavoratori a sospendere la produzione, mentre 500 sono impiegati.

La notizia era venuta da Enrico Rossi, giovane sindaco della cittadina toscana. Pds, che ha anche chiamato a una maggiore mobilitazione di tutte le forze interessate. Ed Enrico Rossi era davanti all'azienda anche ieri. All'ora di pranzo, mentre le sirene dell'azienda ululavano insieme a un vento inclemente, Rossi era tra gli operai. Insieme a lui anche l'onorevole Luigi Bulleri, Pds, che ha parlato ai lavoratori. «Finanziaria e politica econo-

## All'Autobianchi di Desio scatta la protesta «Troppe promesse, chiediamo garanzie»

Scatta la protesta di operai e impiegati all'Autobianchi dopo l'annuncio di chiusura da parte della Fiat. Cassa integrazione subito, prospettive vaghe di trasferimento ad Arese e di nuove produzioni di componenti a Desio. Invece la gente, e il sindacato, vogliono un impegno industriale. «Non avevano promesso questo» - dice Fabio Mussi - quando si impadronirono di tutta la produzione italiana».

STEFANO RIGHI RIVA

DESIO (Milano). Sciopero immediato, un'ora al mattino e una al pomeriggio dopo le assemblee straboccanti, cortei interni, clima di battaglia. I 2550 operai e impiegati dell'Autobianchi, sindacalizzati da sempre, rispondono compatte alla chiamata che la loro fabbrica chiuderà i battenti a luglio dell'anno prossimo. Ora cominceranno a cucire contatti, a cercare solidarietà e impegni in tutte le istituzioni, in Regione e nel loro territorio che non si può permettere, mentre chiudono piccole e medie aziende, un vuoto così massiccio. Se lo aspettavano, certo,

quando andasse a finire male, quando al rientro delle ferie hanno trovato chiusa una linea su tre. Da troppo tempo nel vecchio stabilimento non si facevano investimenti, e già nell'85 la Fiat aveva cercato di chiuderlo. Ma quella volta sono riusciti a resistere. Adesso la battaglia si presenta più difficile, forse più ambigua: annunciando la chiusura dell'Autobianchi infatti ora da Torino non parlano di mettere in strada i 2550 di Desio, ma promettono un passaggio al vicino stabilimento di Arese. Per molti si tratterebbe di un ritorno, visto che proprio dall'Alfa erano

stati spostati qui dopo il passaggio alla Fiat. Ma i più sono scettici: intanto la Fiat ha dichiarato che entro il '94 ad Arese ci saranno 1500 persone più di oggi, e da Desio invece vengono via in quasi il doppio, poi chi ci crede che davvero Arese troverà spazio e lavoro per tutti, visto che anche lì si incentivano in tutti i modi le uscite? E per fare cosa, dato che la nuova media Alfa si farà al Sud? Per adesso poi l'annuncio resta del tutto vago: non si sanno né i tempi né i modi del trasferimento, salvo per 300, che dovrebbero andare ad Arese a primavera. Per tutti gli altri l'unica cosa che si sa è la cassa integrazione straordinaria da luglio, a zero ore per due anni. Poi si dice, ma appunto «si dice», che una quota sarà assorbita dalle nuove attività dentro lo stabilimento di Desio: sarebbero collegamenti elettrici da cablare, sempre per l'auto. Ma al sindacato la Fiat ha parlato di posto solo per un'ottantina di persone. E non si sa ancora nemmeno se la Fiat venderà o affitterà i ca-

panioni a questa Cge. Components Group Europe che dovrebbe produrli.

Si parla anche di impianti di riscaldamento auto, ma in realtà nessuno sa niente, nemmeno se la Cge sia un gruppo francese o americano. Già, perché anche la Fiat sarebbe stata presa in contropiede da indiscrezioni filtrate probabilmente dal suo interno, e non è ancora pronta a presentare alternative compiute. Le sole cose che ha già deciso sono che le Y10 di Desio adesso le trasferirà ad Arese, che già ne produce, e le Panda a Mirafiori. Intanto qui si comincia a fare i conti: va bene che lo stabilimento è anziano, che verranno forzati pensionamenti e dimissioni volontarie, ma molti, forse 7-800 potrebbero restare a piedi. E qui c'è gente che la fabbrica l'ha vista fondare, che la identifica con la propria vita, con il proprio habitat. Che vive questo abbandono della Fiat come un crollo personale.

Susanna Camusso, segretario regionale della Fiom, parla per loro e per gli altri: «Ci devono dare una produzione vera, garanzie di occupazione, non proclami». E dalla fabbrica chiedono che la trattativa si faccia in Assolombarda, che non venga dispersa nel grande calderone nazionale degli impegni Fiat: temono di essere sacrificati su altari lontani.

«Ma non si può contrapporre Melfi a Desio - dice il responsabile nazionale del lavoro del Pds Fabio Mussi, anche lui qui per un'assemblea sulla Finanziaria che si è trasformata subito in un incontro sulla sorte della fabbrica - sarebbe un imbroglio perché si tratta di produzioni del tutto diverse». Mussi ricorda che, all'atto di divenire produttore monopolista dell'auto in Italia, la Fiat aveva dato ben altre garanzie. «Certo a questo punto ci vorrebbe un governo, per far rispettare gli impegni, ma nella Finanziaria non c'è traccia di investimenti per il rilancio industriale. Mentre la crisi si fa pesante da un capo all'altro del paese. Sto finendo un lungo giro, ed è stata una via crucis».

