

Borsa
In panne
Mib 981
(-1,9%
dal 2-1-'92)



Lira
In ripresa
nello Sme
Il marco
a 753,19



Dollaro
In flessione
sui mercati
In Italia
1206,05 lire



ECONOMIA & LAVORO

Il gruppo di Torino ha ufficializzato ieri la chiusura dello stabilimento Lancia: cassa integrazione a zero ore per 4300 dipendenti (di questi 550 sono impiegati). Fuori altri 1500 «colletti bianchi». E la Dedra passa a Rivalta

La scure di Agnelli



Altri seimila cassintegrati alla Fiat
Chivasso muore. Uscita (senza ritorno?) per 2000 impiegati

La Fiat ha confermato tutto ciò che si temeva: chiusura della Lancia di Chivasso ed almeno tre anni di cassa integrazione a zero ore per 3.600 operai (con promessa di rientro) e 2.000 impiegati (senza garanzie), questi ultimi non solo dello stabilimento condannato ma un po' di tutti gli uffici italiani. I sindacati hanno preteso ed ottenuto una trattativa globale sulle strategie della Fiat-Auto.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Un taglio secco della produzione di automobili in Italia: 100.000 vetture in meno all'anno. E come logica conseguenza i previsti tagli di impianti e di occupazione: chiusura della Lancia di Chivasso dal 1° settembre (in pratica dalle ferie di agosto), cassa integrazione speciale a zero ore per i suoi 3.600 operai, ai quali l'azienda promette il rientro nell'arco di tre anni, per 550 impiegati e capi di Chivasso ed altri 1.500 impiegati di varie sedi italiane, ai quali invece la Fiat non promette nulla. Queste, in sintesi, le gravi decisioni che i dirigenti di corso Marconi hanno comunicato ieri ai sindacati.

La Fiat era convinta di dover sbrigare una formalità ed ha commesso lo stesso errore dei giapponesi, quando per ritardi burocratici consegnarono la dichiarazione di guerra agli Stati Uniti due ore dopo aver bombardato Pearl Harbour. L'appuntamento tra il direttore del personale della Fiat-Auto, Maurizio Magnabosco, ed i segretari del metalmeccanico era fissato per le 10 a Torino. Alle 11 il direttore dello stabilimento di Chivasso ha convocato il consiglio di fabbrica per annunciare la chiusura. Ma l'incontro torinese è iniziato solo verso mezzogiorno. Così i delegati sono stati informati prima dei dirigenti nazionali. Ed anche questo rivela come la Fiat concepisca le relazioni sindacali. «A questo punto - hanno reagito all'unisono Mazzone

della Fiom, Baretta della Fim, Angeletti della Uilm e Cavallito del Fimic-Sida - il problema non è soltanto Chivasso, ma tutta la Fiat-Auto. La Fiat ci deve dire quali impegni è disposta ad assumere, almeno per i prossimi tre anni, sul mantenimento dei livelli produttivi ed occupazionali in Italia, sulla dislocazione dei modelli e degli impianti. Soltanto dopo discuteremo delle soluzioni per il problema di Chivasso. «Non è obbligatoria - è arrivato a dire Angeletti - la firma del sindacato sotto la chiusura di uno stabilimento». «Capisco le esigenze di rapidità - ha aggiunto Mazzone - ma per sviluppare un confronto serio ci vorrà il tempo necessario». La Fiat infine ha dovuto accettare di iniziare lunedì prossimo una trattativa sulle strategie del settore auto, che da anni non si faceva più. A partire da stamane saranno possibili iniziative di lotta nelle fabbriche. Oggi a Roma si riuniscono le segreterie nazionali di Fiom, Fim, Uilm e Sida, mentre per domani è convocato il coordinamento nazionale Fiat-Auto della Fiom.

A due anni dall'inizio della crisi aziendale, Magnabosco ha ancora tentato di presentarsi i tagli odierni come una misura di «razionalizzazione», di applicazione dei progetti sulla Qualità Totale, anziché come un arretramento. Al pari di altre case, ha sostenuto, la Fiat si limiterebbe a ridurre da 300 a 200.000 vetture la differenza tra la capacità produttiva teori-

ca degli stabilimenti italiani (che è di 2.140.000 vetture all'anno, ma non si raggiunge mai) e l'effettiva potenzialità produttiva (1.840.000 auto), lasciando invariata quest'ultima e riducendo soltanto i costi. In realtà le 100.000 vetture che non farà più Chivasso sono appena una parte del calo produttivo che la Fiat ha accusato l'anno scorso, quando si è fermata a 1.600.000 vetture in conseguenza del crollo di vendite su tutti i mercati. E che si tratti di un taglio effettivo di capacità installata lo ha ammesso implicitamente lo stesso Magnabosco, quando ha detto di sperare che ciò consentirà di ridurre o addirittura di annullare la cassa integrazione settimanale.

Nessuna garanzia per i 550 impiegati e capi di Chivasso ed i 1500 di altre sedi, prevalentemente delle «palazzine uffici», cioè amministrativi e gestionali, che saranno cassintegrati. È una vera e propria decimazione: i 2.000 «colletti bianchi» da espellere sono il 10% della categoria in Fiat-Auto. Con loro

l'azienda usa vecchi metodi: li sta convocando negli uffici personali per «convincerli» a dimettersi. Alle 3.600 «ute blu» di Chivasso invece la Fiat promette che non ci saranno licenziamenti o liste di mobilità: tre anni a zero ore e poi rientro a Mirafiori o a Rivalta. Ma, se dei 23.000 cassintegrati del 1980 soltanto poche migliaia rientrano, questa volta rischiano di essere ancora meno, perché sarà drammatico raggiungere ogni giorno fabbriche distanti una quarantina di chilometri per le donne (890 a Chivasso) e gli anziani (1.540 ultraquarantenni).

Da Chivasso a Rivalta sarà trasferita da settembre la produzione della «Dedra», mentre quella della «Delta» cesserà. Ma cosa comporterà questo a Rivalta? Magnabosco non lo ha ancora detto. Come voce che per far posto alla «Dedra» verrà smantellata una delle due linee della «Tipo», vettura le cui vendite si sono quasi dimezzate, e forse passerà a Mirafiori una parte di produzione della «Uno». Ma cosa succede-

rà fra soli due anni, quando la vecchia «Tipo» sarà rimpiazzata dalla nuova «Tipo C»? È facile immaginarlo: altri sospesi a zero ore.

Che cosa si farà nell'enorme complesso di Chivasso? Un «centro logistico di forniture», risponde la Fiat. Tradotto in soldoni, significa che molte aziende dell'indotto saranno «convinte» a traslocare a Chivasso (un po' come si sta facendo a Melfi), dove la Fiat potrà meglio controllare che rispettino i tempi di consegna dei pezzi. A Chivasso inoltre ritorneranno verso il 1994 poche centinaia di operai per montare una nuova spider, la cui realizzazione sarà affidata alla carrozzeria Ika-Maggiore (di spider se ne vendono in Italia appena 1.200 al mese fra tutte le marche). Intanto però cesserà la produzione dello spider Alfa Romeo, carrozzeria di Pininfarina. E proprio stamane l'azienda dell'ex-presidente della Confindustria annuncia ai sindacati di avere 400 lavoratori eccedenti.



Il presidente della Fiat Gianni Agnelli



Il nuovo presidente della Confindustria Luigi Abete



Una linea di montaggio in uno stabilimento Fiat e, sopra, la Lancia Dedra il giorno della presentazione del nuovo modello all'allora presidente della Repubblica Cossiga

Storie di operai, tra rabbia e rassegnazione, ai cancelli di Chivasso

«Ma perché Giuvanin chiude una fabbrica come questa?»

Lo sapevano da almeno un anno, da quando la Fiat aveva comunicato che la nuova «Delta» sarebbe stata fatta a Pomigliano. Ma non hanno voluto crederci fino alla notizia ufficiale. Davanti ai cancelli della Lancia di Chivasso, tra il primo e il secondo turno. Chi entra ancora non sa e sta zitto sperando di «salvarsi». Chi esce sbotta: «È una vergogna». Ma nessuno sembra aver voglia di fare barricate.

DALLA NOSTRA INVIATA
FERNANDA ALVARO

CHIVASSO. «Dopo che uno perde la giovinezza qua dentro. Dopo che ti fanno star qui i sabati e le domeniche a recuperare le vetture. Dopo che fai macchine di qualità per 20 anni e ci credi, cosa racconti ai tuoi figli di 16 e 18 anni? Racconti che Giuvanin non aveva più bisogno di te, che tira più l'acqua minerale o la Galbani e che l'auto non va più. E che tu torni a casa. Per tre anni, per meno, per sempre. Stanno lì ad aspettare che parta l'autobus per la collina, per Superga, Gassino, Torrazza. Stanno davanti al cancello della Lancia di Chivasso a commentare la notizia, ora certa, della cassa integrazione straordinaria a zero

ore. Per trentasei mesi e per tutti. Il comunicato ufficiale è stato affisso alle baucche della fabbrica alle 13,30, dopo un incontro cominciato alle 10 tra direzione aziendale ed esecutivi di fabbrica. Mentre a Torino si comincia a discutere a mezzogiorno, a Chivasso si stanno già facendo i conti con la ristrutturazione. Con il dopo ferie che, per ora, ha una sola certezza: cassa integrazione.

Si esce dall'autostrada ed ecco la Lancia. Un enorme cannone grigio con una striscia blu. Un'area sterminata: un milione 226mila metri quadrati di cui 233mila coperti da edifici. Quattromiladuecento addetti, 550 tra impiegati e

«capetti» e 3650 operai. Chi entra al secondo turno ha una fretta indiovolata. I pullman che arrivano dalla collina, da Torino, scaricano centinaia di operai. Pochissimi arrivano in macchina e molti in bicicletta. È passata da poco l'una e si comincia a lavorare alle 14, ma non c'è tempo, forse non c'è voglia di parlare. «Devo andare a timbrare il cartellino», è la risposta più frequente. Oppure «della chiusura sappiamo soltanto quello che si legge sui giornali, aspettiamo notizie ufficiali». Da queste parti si autoappellano «bougianensi» che significa «sempre fermi, in attesa». In attesa di cosa? Di un incontro nel quale la Fiat smentisca tutti i piani messi in piazza da giornali e tv, di un summit coi sindacati nel quale Magnabosco parli di investimenti piuttosto che di tagli? No, nessuno aspettava, sperava questo.

Si fermano tre donne, Nicoletta, Ursula e Paola. Ce ne sono 900 a Chivasso. Niente cognomi, meglio non farsi riconoscere, forse può servire a essere reintegrati prima. «No,

non è una sorpresa questa chiusura. Non lo è da almeno un anno, ma non ci volevamo credere fino all'ultimo». Paola ha nella borsa una sorta di rassegna stampa, ma aspetta di sapere le notizie ufficiali. «So che non si faranno barricate - aggiunge Ursula - so che qui nessuno ha voglia di lottare. Perché poi? Quando è deciso, è deciso». La più grande mobilitazione degli ultimi 5 anni, a Chivasso, si è avuta venerdì, quando ci sono state le due ore di sciopero per la scala mobile. Ma è stata più la ventilata chiusura della fabbrica a mobilitare: 70% di astensione dal lavoro su una media quinquennale che non supera il 30-40%. «Ci sbatteranno fuori come cani - dice Andrea, 15 anni in Lancia - senza che si possa reagire». E poi basta parole. Bisogna timbrare il cartellino, anche se sarà uno dei giorni ultimi da qui a qualche mese, qualche anno.

Finalmente le notizie ufficiali. Arriva il delegato della Fim. Conferma i 36 mesi di ciga a partire dal primo settembre, e il trasferimento a Rivalta. Poi va via. Arriva uno della Fiom,

la parte dell'esecutivo di fabbrica ed è un impiegato. Uno dei 2.000 di troppo in tutto l'arco Fiat. Si chiama Bruno Vittonato e da 20 anni sta a Chivasso. Spiega il silenzio degli operai: «Sperano di mantenere un posto di lavoro stando zitti. Hanno paura di esporsi davanti alla Fiat. Non hanno fiducia che il sindacato possa fare di più. Sentono che la cassa integrazione, con la flebile speranza del ritorno, è molto meglio dei troppi licenziamenti che si vedono intorno». Poi parla della «consapevolezza» di questa svolta. «Abbiamo cominciato a immaginarlo quando hanno spostato la produzione della nuova

Delta a Pomigliano - dice - Abbiamo capito allora che la Fiat Auto non aveva grossi progetti su questo stabilimento». Ma il sindacato che farà? «Barricate? No, neppure a parlare. Qui nessuno è disposto a fare rivoluzioni, non è tempo. Ma possiamo diventare credibili se riusciremo a gestire bene i trasferimenti, la nascita del consorzio». Già perché del piano-Fiat che non parla di chiusura, ma di ristrutturazione di Chivasso, fa parte la nascita di una sorta di cooperativa industriale di componenti, Fiat e non, che dovrebbe ricoprire una parte dei cassintegrati. Quelli che non finiranno a Mirafiori, Rivalta, Melfi. Perché da Torino assicurano: rientro assoluto di tutti i dipendenti.

Ma gli operai non ci credono. Finisce il turno e alle 14 c'è l'uscita. Arrivata la notizia, lo scarico comunicato degli esecutivi aziendali, qualcuno parla. «È una vergogna che una fabbrica come questa chiuda così». «Dalla Fulvia di Munari ai rally e ora alla cassa integrazione per tutti». «Quello che non rende, Giuvanin lo taglia. Ora tocca a noi, poi magari anche a Mirafiori». «Pensa alla Pemier adesso, non alle macchine. Non è più un industriale, è diventato un finanziere». È una sequela di affermazioni ragionate. Di operai che leg-

Il numero due di Corso Marconi: «Chivasso, doloroso ma necessario»

Romiti e Abete: «Verso una stagione di grandi sacrifici»

DAI NOSTRI INVIATI
MICHELE URBANO

TORINO. Nel giorno di Chivasso la Confindustria ribadisce la sua linea. E se il neopresidente, Luigi Abete, conferma che la scala mobile è da buttare, Cesare Romiti, l'amministratore delegato della Fiat, invoca nuovi sacrifici, più di quanti ne chieda il governatore della Banca d'Italia, Azeglio Ciampi.

Alla vigilia della trattativa sul costo del lavoro la Confindustria si presenta dunque compatta. Gli interessati, seimila, sono un po' seccati per la mancanza di galateo dimostrata dai lavoratori di Varese. È successo che gli industriali convenuti a Villa Ponti per l'assemblea annuale sono stati accolti con un fitto lancio di uova. Si è salvato Abete, fatto prudentemente entrare da una porta secondaria, ma per numerosi altri imprenditori non c'è stato scampo. Le telefonate di protesta ai sindacati sono state parecchie e di toni pacati. Gli interessati lamentavano un pizzico di premeditazione. Già, perché lo sciopero avrebbe dovuto svolgersi venerdì scorso: era stato fatto slittare a ieri proprio in coincidenza con l'assemblea dell'Unione industriale. Tutto tranquillo invece, nel pomeriggio, nella città di Agnelli. Anche se, comunque, a scanso di equivoci, era stato organizzato un servizio di sorveglianza discreto ma massiccio.

Dentro l'Unione industriale di Torino era il tutto esaurito. I lavori - presente anche il presidente della Fiat Gianni Agnelli - sono stati aperti dal padrone di casa: il presidente Bruno Rambaudo. Anche il suo discorso era perfettamente sintonizzato. Una sola ricetta: «Una stagione di sacrifici» impamplata su quattro strade, ossia: «controllo» delle attribuzioni pubbliche e private, riforma delle pensioni, revisione delle norme per l'approvazione della finanziaria, privatizzazioni. E sia chiaro: «Le indicizzazioni non sono compatibili con l'esigenza di ridurre l'inflazione. Non lo è la vecchia scala mobile, come non lo possono essere ristilizzazioni di fantasia dello stesso meccanismo».

A rompere per qualche minuto il coro è stata Giovanna Cattaneo, il sindaco repubblicano di Torino, che non ha nascosto le sue preoccupazioni per il processo di deindustrializzazione che sta investendo quasi tutte le grandi aree metropolitane a partire, naturalmente, da quella torinese. Ma è stata giusto una parentesi. Con il suo intervento, Cesare Romiti, ha subito ristabilito il clima politico dello scontro che oggi si aprirà con le parti sociali. La premessa del suo discorso non poteva che essere Chivasso: «Provvedimento

doloroso, ma necessario». Dopo di che ecco puntare il dito su Roma. La relazione di Ciampi? «Sulla diagnosi sono molto d'accordo. Ho solo delle perplessità: che si dovrebbe fare più di quanto il governatore ci suggerisce». La parola d'ordine è una sola: sacrifici. «Che vanno proporzionati alla capacità contributiva di ciascuno», precisa. Per l'amministratore delegato della Fiat non ci sono altre strade. È convinto che per i prossimi due tre anni sarà necessario stringere la cinghia alla grande. Insomma lacrime e sangue, secondo antica tradizione del Romiti-pensiero. La novità sta, forse, nel messaggio che ha lanciato al presidente della Repubblica. L'appello è a fare in fretta. Di individuare un presidente designato per il nuovo governo e quindi, nel rigido rispetto della Costituzione, scegliere i ministri secondo competenza e serietà che si possono trovare dentro e fuori il Parlamento.

Ed ecco Abete. Il neopresidente della Confindustria prende alla lontana ribadendo una per una tutte le sue tesi puntate sulla fine del sistema consociativo, sul valore della società aperta, sulla centralità dell'impresa. E per chi non lo avesse ancora capito lo ripete: «Hanno detto che la mia linea è imprescindibile: hanno ragione».

Snobba un po' la trattativa sul costo del lavoro: «Quello che si apre è uno dei tanti fronti aperti». «Ci presenteremo con una posizione chiara e diremo come vorremmo che fossero impostate le relazioni industriali, a quali livelli e in quali modi vogliamo coinvolgere i lavoratori nei destini di sviluppo delle aziende». Previsioni? «Sono fiduciosi». Nessuna concessione, però, sui cavalli di battaglia della Confindustria. A cominciare dalla scala mobile. «Non c'è più spazio per le indicizzazioni sia per motivi di metodo che di merito». «Perché la storia economica dei paesi concorrenti - ha ripetuto - ci insegna che dove non ci sono indicizzazioni l'inflazione è più bassa, perché gli automatismi salariali fanno parte di una cultura vecchia, la cultura della protezione, mentre oggi nelle relazioni industriali bisogna sviluppare autonomia e responsabilità». Sul costo del lavoro insiste. Ricorda che il tasso di inflazione programmato per il '92 era del 4,5% e quindi accusa: questo tetto i salari lo hanno già superato. Per Abete comunque i nodi cruciali rimangono tre: pensioni, fisco, finanza locale. Su tutti un quarto: la riforma istituzionale, il problema dei «problemi». È su questa linea l'arrivederci a Roma con i sindacati. Con gli occhi puntati sul Parlamento.

gono, si informano, ma pensano che reagire senza a poco. «Non ci dicono nulla per mesi, o meglio ci assicurano cose che poi puntualmente smentiscono. Ora hanno il coltello dalla parte del manico, quel che decidono succede e noi non possiamo farci nulla».

Era già tutto previsto, dunque. E ora? Cosa succede a Chivasso, 25mila abitanti cresciuti intorno alla «Lan-1a?», «Una città alle corde», titolo La Sentinella del Canavese e aggiunge: «Svanisce il sogno di una Chivasso dei 50mila». Quanti «ogni» intorno a quella fabbrica. Quanta emigrazione, dal Sud e dal Nord e poi nuove scuole, doppi turni, ampliamento dell'ospedale, nuova rete di servizi pubblici, l'uscita sull'autostrada a pochi metri dalla fabbrica. Ora le scuole viaggiano a tumi normali, l'ospedale ha letti di troppo; «Succede che se chiudi la Lancia facciamo la strada all'indietro - spiega un anziano commerciante sonoggiando un caffè - Trenta anni fa tutto è stato abbandonato per far spazio a quella fabbrica. Quelle 100-150 piccole in-

dustrie hanno chiuso perché gli operai preferivano far macchine. In un posto quasi statico. Qui si facevano maglie, cappelli, lavorazioni in legno... Ci vorrà un decennio prima che le cose tornino a marciare». Di come affrontare la «città alle corde» si occuperà da domani alle 16 un consiglio comunale aperto. Il sindaco ha già provveduto a stampare i manifesti e tappezzerà Chivasso.

Quei 4.200 della fabbrica, che prima della crisi dell'80 erano 7.500, si sono alzati alle 5 e torneranno a casa alle 15. I loro compagni entrano alle 14 ed usciranno alle 10. Hanno lavorato 30 anni per fare la «Fulvia coupé», la «Flavia» e poi, la «Beta», la «Delta», la «Prima», la «Spider», la «Dedra». Sono, e lo dice l'azienda, tra i più «professionalizzati» dipendenti Fiat, quelli che fanno vetture di qualità. Quando nel 1962 la Lancia apriva i suoi cancelli erano certi di avere il «posto sicuro», quasi il «posto stabile». Ora sperano che quei 36 mesi di cassa integrazione non durno da settembre '92 alla loro pensione.