

La dichiarazione di crisi e l'effetto-Romiti piombano sulla Borsa. Il mercato non crede più ai titoli della scuderia di Corso Marconi  
In Parlamento tempesta di interrogazioni

L'azienda avvia le pratiche per ricorrere alla cassa straordinaria, promettendo la rotazione settimanale senza «zero ore»  
Grande preoccupazione tra i lavoratori

# La crisi Fiat affonda Piazza Affari

## Oggi azienda e sindacati da Giugni. Niente proroga per la Cig

### Mercato a picco E Romiti a Melfi rilancia il taylorismo

gruppo	quota mercato in %
Vag (Volk.-Audi-Seat)	15,9 (16,3)
Psa	12,4 (12,8)
Ford	12,4 (12,1)
Fiat	12,3 (12,9)
Gm	11,8 (11,5)
Renault	11,7 (11,9)
Giapponesi	11,4 (10,7)
Mercedes	3 (3,4)
Foer	2,8 (2,1)
Volvo	1 (1,1)
Chrysler	0,3 (0,2)

(tra parentesi le quote del primo quadrimestre 1992)

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
MICHELE COSTA

TORINO. Prove sul bagnato. Anzi, grandina. Ormai non passa giorno senza che qualche brutto colpo si abbatta sul traballante gruppo dirigente di corso Marconi. Ieri il dispiacere alla Fiat lo ha dato l'Accia, l'associazione europea dei costruttori di automobili, comunicando che le vendite di vetture Fiat-Alfa-Lancia nella Cee sono crollate del 22,5% nel primo quadrimestre dell'anno e addirittura del 29% in aprile, quando sono stati consegnati solo 124.800 autoveicoli contro i 175.700 dello stesso mese del '92. Non sarà una notizia clamorosa come quelle di martedì, quando si era saputo che Cesare Romiti è indagato per corruzione e che alla Fiat-Auto torna la cassa integrazione speciale. Ma è, se possibile, una notizia ancora più allarmante, perché rivela la profondità della crisi che attanaglia la casa torinese.

E' vero infatti che la recessione imperversa in Europa e quasi tutti perdono. Ma la flessione media dei mercati dell'auto si aggira sul 18%, undici punti in meno del crollo Fiat. E quasi tutti i principali concorrenti hanno perso in aprile meno della Fiat: il 23,4% la Volkswagen-Audi-Seat, il 21% la Peugeot-Citroen, il 19% la Renault, il 17,2% la Ford, il 10,9% le case giapponesi. Peggio della Fiat hanno fatto solo Volvo (-35%) e Mercedes (-30,3%). Così l'industria italiana è scesa dal secondo posto che deteneva in Europa nel primo quadrimestre del '92, col 12,9% del mercato, al quarto posto col 12,3%. Adesso, dopo Volkswagen che ha il 15,9% del mercato, vengono Peugeot-Citroen e Ford, entrambe con il 12,4%.

E' insomma la conferma che alla crisi di mercato si somma una specifica crisi aziendale della Fiat: crisi di strategie, di capacità progettuale, di qualità del prodotto, che dura ormai da molti anni, durante i quali lo staff di corso Marconi ha continuato a ripetere lo stucchevole slogan del «navighiamo a vista». Ed i primi ad essere convinti che questo sia il vero problema sono i sindacalisti della Fiom piemontese. «La cassa integrazione speciale», dice Giorgio Cremaschi della segreteria regionale, «non è un passaggio tecnico», ma il segnale di una crisi che rimette oggettivamente in discussione tutte le garanzie occupazionali fin qui date dalla Fiat. Si chiude un ciclo, quello che iniziò nel 1980. Allora la Fiat aveva più paura del sindacato e dei lavoratori che dei giudici esteri, e quindi tendeva ad esagerare la sua crisi. Oggi paradossalmente è il gruppo dirigente aziendale a cambiare mentalità, abbandonando le ipocrisie alla Romiti, come quelle su Melfi, dove ci propone addirittura una «uscita da destra» rispetto al peggior taylorismo.

Proprio il caso del nuovo stabilimento meridionale diventa emblematico. La Fiat ha ripetuto a iosa che Melfi sarà una «fabbrica integrata» con relazioni sindacali avanzate. Ma poi ha imposto un primo accordo che prevede tre turni di lavoro per sei giorni alla settimana e salari contrattuali ridotti di circa 4 milioni all'anno rispetto alle già magre paghe degli altri stabilimenti Fiat. Ha progettato un impianto che dovrebbe sfornare 450.000 auto all'anno con due sole linee di montaggio, quindi con un'organizzazione del lavoro rigidissima, autoritaria. E nelle trattative in corso con le segreterie nazionali di Fiom, Fim, Uilim e Fismic, la Fiat ha presentato un «pacchetto rivendicativo» che, se passasse, significherebbe l'azzeramento di decenni di conquiste operaie.

Cesare Cosi, che è forse il più esperto sindacalista italiano in tema di organizzazione del lavoro, spiega cosa comportano queste richieste. Anzitutto la Fiat vuole introdurre a Melfi un nuovo sistema di misurazione dei tempi e dei carichi di lavoro: il TMC1, al posto del TMC usato in azienda fin dagli anni '40. Senza entrare in dettagli tecnici, basti dire che il nuovo sistema riduce ad esempio da 42 a 36 millesimi di minuto il tempo concesso ad un operaio per compiere un'operazione come spostare un pezzo a 80 centimetri di distanza. Prendendo una lavorazione come il montaggio della pompa della benzina (l'esempio usato dalla Fiat nei manuali di istruzioni per i cronometristi), Cosi ha calcolato che la produzione imposta all'operaio salirà del 18,4%, da 141 a 173 pezzi all'ora.

In aggiunta a questo 18%, la Fiat vuol imporre a Melfi un altro 6% di taglio dei tempi, inglobando nei 40 minuti di pausa cui hanno diritto gli operai in linea tutti i fattori di riposo finora calcolati nell'esecuzione del lavoro. Gli operai in linea dovrebbero recuperare la produzione persa per fermate tecniche, dovute a guasti di impianti o mancanza di materiali, con un aumento del 10% della velocità della linea. «Siamo insomma», commenta Cesare Cosi, «alla completa "deregulation", all'abbandono di regole consolidate in 70 anni di contrattazione per tutelare salute e incolumità dei lavoratori».

A Melfi poi, spiega Ugo Rigoni, coordinatore Fiat della Fiom piemontese, l'azienda vuole piazzare a fine turno la mezz'ora di pausa per la mensa ed il quarto d'ora di riduzione contrattuale di orario: ciò consentirebbe di fare la manutenzione ordinaria degli impianti in quei tre quarti d'ora tra un turno e l'altro, ma costringerebbe gli operai a lavorare (a quei ritmi) per oltre sette ore filate. Di quei 4 milioni all'anno di salario in meno, la Fiat dice che un 30% potrà essere recuperato con un «premio incentivante» basato su fattori (come qualità, eliminazione degli scarti, meno assenteismo) che il singolo lavoratore non può determinare e nemmeno controllare. Infine i diritti sindacali: rispetto alle altre fabbriche Fiat, i delegati dovrebbero essere la metà, e sarebbe dimezzato anche il monte ore a loro disposizione.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Terribile l'effetto del «sinistro-destro» dell'avviso di garanzia per Romiti e dell'annuncio dello stato di crisi per la Fiat-Auto. Anche se la decisione di ricorrere alla Cassa integrazione straordinaria per i dipendenti del gruppo viene spiegata con l'esaurimento «tecnico» del bonus di 52 settimane di Cig ordinaria che la legge consente nell'arco di un biennio, le difficoltà di mercato e la tempesta di Tangentopoli fanno tremare per il destino occupazionale e produttivo del principale gruppo privato d'Italia. Temono il peggio lavoratori e sindacati metalmeccanici, ma l'onda d'urto è giunta fino a Piazza Affari e a Montecitorio.

E' proprio il pesante arretramento di tutti i titoli della scuderia di Corso Marconi ha trascinato le quotazioni di Borsa a un ribasso dell'1,22%. L'accoppiata Romiti-Cig ha colpito duro: -2,98% per la Fiat, -1,42% per le Toro, -1,14% le Ili privilegiate, -2,42% le Snia, -3,93% per le Cogefar. Una vera e propria ecatombe, ma gli operatori spiegano che il caso Romiti è solo la goccia che ha fatto traboccare il vaso: dall'inizio dell'anno le azioni Fiat (di cui gli investitori si sono caricati) hanno guadagnato il 65%, mentre le quote di mercato auto si contraevano sempre più. Una crescita speculativa pilotata dall'attesa di un accordo con la Renault che ora sembra

lontano. In Parlamento una tempesta di interrogazioni «pressa» ministero del Lavoro e governo a darsi da fare: da registrare quelle dei senatori della Quercia Smuraglia e Migone e dei due deputati operai Fiat, Rocco Larizza (Pds) e Angelo Azolina (Rifondazione). Rete Verdi e Pre chiedono lumi sulla cessione dell'Alfa nel 1987, e la Lega Nord vuole l'apertura di un'inchiesta. Umberto Minopoli, responsabile industria del Pds, se la prende con il ministro Giugni per non aver concesso in tempo utile la proroga richiesta dai sindacati della Cig ordinaria, sollecitata ancora ieri dal numero due di Federmeccanica Ivano Beggio e dai sindacati.

E al ministero del Lavoro, che si fa? Di proroga della Cig

ordinaria, spiegano, non se ne parla: lo vieta la legge, e non è proprio il caso di varare un nuovo provvedimento tagliato «su misura» per una singola e quanto importante azienda. Oggi pomeriggio, separatamente, Giugni incontrerà sindacati di categoria e Fiat per discutere il da farsi: l'ipotesi è quella di «gestire» una fase di Cassa integrazione straordinaria per «crisi aziendale», senza esuberi, con tappe periodiche per verificare la situazione.

Intanto la Fiat-Auto fa le «pratiche» necessarie per la dichiarazione dello stato di crisi e per poter usufruire della Cigs. I responsabili di Corso Marconi ribadiscono che la utilizzeranno come fosse quella ordinaria, che non ci saranno liste di esuberi e cassintegrati a zero

ore, che si metterà in atto una rotazione settimanale per far sì che su un mese, un lavoratore dovrà starsene a casa (così com'è stato finora) solo sette giorni. Insomma, continua la cosiddetta «navigazione a vista».

Il guaio è che nessuno può davvero garantire che, una volta aperto il vaso di Pandora della Cig straordinaria, la situazione produttiva e occupazionale potrà essere gestita senza traumi. Il mercato auto è quello che è (catastrofico), e l'azienda potrebbe benissimo decidere un bel giorno che, «navigando a vista», si è accorta che bisogna passare dalla rotazione settimanale alle zero ore, o addirittura alla mobilità. E poi, per la busta paga di un lavoratore c'è una bella differenza tra Cig ordinaria e straor-



Un gruppo di operai all'uscita degli stabilimenti di Mirafiori

dinaria: per fare un esempio, nel primo caso un mese di fermata viene retribuito all'80% del valore normale, mentre con la Cigs c'è un tetto massimo di 1.000.000 lire nette.

Di qui i grandissimi timori di lavoratori e sindacati. Il leader Fim Gianni Italia ribadisce il «no» alle zero ore, e critica la legge 223 sulla Cig, ormai inadeguata. Il numero due Cisl

# Noi non giudichiamo le donne. Le aiutiamo con l'otto per mille.



UNIONE CHIESE CRISTIANE AVVENTISTE DEL 7° GIORNO

La nostra Chiesa ha sempre avuto una particolare attenzione per le donne. E non solo perché annovera una donna tra i fondatori. E neppure perché le donne occupano ruoli fondamentali nell'organizzazione e gestione della nostra Chiesa. Perché tante donne hanno bisogno di aiuto concreto per conquistare la propria dignità, e non solo in Bosnia, ma anche in tutto il

resto del mondo. E comunque noi non giudichiamo nessuno, ma cerchiamo di aiutare tutti, senza

esperienza in tutto il mondo. In America Latina, in Asia, in Africa, con progetti sanitari e l'assistenza alle madri ed ai bambini; con progetti agricoli e per il risanamento idrico; con l'assistenza ai lebbrosi, le scuole, i progetti alimentari. E proprio qui, in Italia, con l'assistenza ai giovani, agli anziani, agli alcolisti e ai tabagisti.



Unione Chiese cristiane avventiste del 7° giorno  
(a scopi sociali o umanitari)  
Mario Bianchi

MODELLI IRPEFF 101, 201, 730 E 740

distinzioni di sesso, razza, o religione. Da quando la nostra Chiesa è nata, più di un secolo fa, ci siamo fatti una grande

Se vuoi saperne di più, chiama il nostro Numero Verde. **NUMEROVERDE 1678-65167** Oppure scrivi in Lungotevere Michelangelo, 7 - 00192 ROMA.

Dai un taglio nuovo alla tua scelta.