

L'auto del futuro viaggia col computer

Dopo la crisi petrolifera, una seconda giovinezza - Vere rivoluzioni nella progettazione e produzione - Il boom dei giapponesi - Più intensa concorrenza - L'Europa mercato strategico

ROMA — L'industria dell'auto sta vivendo una sua nuova giovinezza. Appena cinque anni fa sembrava spacciata, invece è riuscita a risollevarsi e a rilanciarsi su nuove frontiere. Naturalmente non tutto è rimasto come prima; anzi stanno avvenendo mutamenti profondi nella struttura produttiva, negli equilibri di mercato, nel modo stesso di progettare e costruire l'automobile. Qualcuno ha perduto nella corsa frenetica per uscire dal tunnel (è il caso della British Leyland e della Chrysler e in parte della stessa Fiat che non tiene il passo delle concorrenti). E' avvenuta una redistribuzione su scala internazionale e tra i maggiori gruppi, in un quadro di più aspra concorrenza.

Molti mercati, quelli più ricchi dove la capacità di spesa è maggiore, sono vicini alla saturazione e ciò richiede uno sforzo continuo di innovazione e di investimenti, una lotta faticosa di colpi bassi per contenere le fette residue o quelle già consolidate. Proprio perché la maggior parte della produzione è destinata a sostituire i vecchi modelli, la cui vita media ormai non supera i dieci anni, questo settore industriale è diventato ancor più sensibile alle oscillazioni congiunturali (in fase di stretta ci si astiene dal comprare l'auto nuova) e bisognoso di applicare la scienza e la tecnica più sofisticate alla produzione. Anche da qui deriva la sua particolare instabilità.

La produzione di auto non si è accentrata nel terzo mondo. L'area OCSE, cioè in sostanza i principali paesi capitalistici, nel '53 realizzava il 95 per cento della produzione; nel '76 era ancora a quota 89 per cento. Semmai è avvenuta una redistribuzione al suo interno — come sottolinea un ampio studio di Laura Pennacchi —, è emersa l'America latina, è rimasta sostanzialmente stabile l'Europa occidentale, mentre è veramente esplosa il Giappone che ha conquistato il 6,5 per cento del mercato statunitense e il 10 per cento di quello europeo, diventando il più grande esportatore mondiale.

Proprio quest'anno l'auto made in Japan ha avuto un boom eccezionale. La Toyota, il maggior gruppo, ha aumentato la produzione complessiva del 21,4 per cento e le esportazioni del 34,2 per cento. La Nissan è sui livelli di poco inferiori, così come la Honda. Tutte, chi in un modo chi nell'altro cercano ora

di penetrare sui mercati anche attraverso accordi con case occidentali, senza aver paura di offrire condizioni vantaggiose (è il caso, appunto, dell'Alfa Romeo).

In questa nuova corsa, la Europa occidentale acquista un valore strategico: vi convergono, infatti, gli opposti interessi dei produttori locali in fase di intensa ristrutturazione, di quelli giapponesi e, infine di quelli statunitensi, le cui compagnie si sono lanciate anche sulla fascia delle medie cilindrate (la Ford Fiesta e la Chevrolet della General Motors). I colpi della concorrenza si sono fatti sentire in particolare in Italia (la quota di mercato coperta da auto straniera è salita al 40 per cento).

All'assalto di americani e giapponesi hanno resistito, in Europa, le case fortemente specializzate in auto di lusso (la Daimler Benz, la BMW, la Volvo) e quelle che hanno saputo anticipare i tempi (in particolare la Volkswagen, la Peugeot e ora anche la Renault).

Qual è il tipo di vettura sul quale si punta? In sostanza quello che tiene conto della necessità di risparmiare carburante a parità di resa (la Volkswagen annuncia per i prossimi anni un motore che consuma il 25 per

cento in meno) e scarsamente inquinante, molto adattabile. L'idea nuova è la world car, la macchina universale, valida in tutto il mondo, costruita con componenti meccaniche altamente sostituibili e intercambiabili, capace di aggiornarsi senza dover ricominciare tutto daccapo (è il caso delle Fiesta e delle Chevrolet). La Fiat è rimasta indietro. Ha tirato fuori la Ritmo troppo tardi e ora tenta di recuperare con la « Panda ».

Tutti questi sommovimenti produttivi comportano anche mutamenti nel modo di organizzare l'impresa e il lavoro. In generale, prevale l'introduzione massiccia di sistemi automatici e robot. Si tende a ridurre le dimensioni degli stabilimenti (quelle ideali scendono sotto i diecimila dipendenti) e a strutturarli in modo diverso, mentre nello stesso tempo aumenta la concentrazione finanziaria e si moltiplicano integrazioni soprattutto tra i grandi gruppi europei e giapponesi, e fusioni per aumentare il grado di monopolio. La Fiat è molto avanti nei robot, meno per l'automazione e la riorganizzazione aziendale. Dopo il fallimento del matrimonio con la Citroën, attende nuovi partner e, intanto, vuole impedire l'accordo

Alfa-Nissan. I suoi livelli di produttività sono inferiori (la metà di quelli delle case tedesche o americane) e nemmeno un costo del lavoro nettamente più basso riesce a compensarli. Le cause sono molteplici, ma il ritardo nel rinnovamento è una delle principali.

Il futuro vero anche per l'auto, comunque, è nell'elettrolibro. Sono già stati fatti i primi esperimenti. La General Motors ha realizzato un

prototipo di auto computerizzata in grado di misurare ben 34 prestazioni della vettura, dalla velocità, al risparmio energetico. C'è anche chi pensa di programmare l'intero motore automatico una volta raggiunta la meta. Fantascienza? Fra poco sarà realtà. Tanto, l'automobile — lo hanno già deciso — è destinata a segnare ancora la storia epoca. Con tutti i problemi che ciò comporta.

Stefano Cingolani

La Confindustria divisa ora pensa: a cosa serve la Confindustria?



Luigi Abete Guido Carli

ROMA — La crisi al vertice della Confindustria dura ormai da alcuni mesi e solo il 5 marzo si saprà se la nuova commissione dei tre saggi — a cui la liturgia elettorale dell'associazione degli imprenditori affida il compito di sondare gli umori della base e di mediare fra i vari potentati — riuscirà a proporre un nome (o più) per il voto sul dopo Carli.

E' finora una campagna elettorale tradizionale, anche se del tutto nuova e sconvincente per gli apologeti del primato dell'impresa e dei suoi leaders. Con lo slogan « la Confindustria agli imprenditori » sono stati sbarazzati sul marciapiede il divieto di eredità (contestatissima) lasciata da Guido Carli, sia la possibilità di riproporre la candidatura. Quindi, è iniziato il gioco delle autoesclusioni e dei candidati rifiutati. Gli industriali italiani non sono uniti (questa non è una novità), ma le divisioni che affiorano mostrano spaccature ancora più marcate di quello che lascia intendere lo svolgersi di queste primarie presidenziali.

Alcune settimane fa, prendendo commiato dall'assemblea dei giovani imprenditori, Guido Carli nella rassegna dei progetti incompiuti nella sua gestione, aveva rifiutato fra l'altro la proposta di riunificare entro un'unica associazione l'impresa pubblica e quella privata.

Riunificare appunto: sino alla metà degli anni '50 gli imprenditori pubblici e privati stavano assieme. Il monolitismo dell'organizzazione padronale era lo specchio di un quadro politico bloccato (l'asse De Gasperi-Costa è la contrapposizione contro le sinistre). Prima ancora che necessaria la Confindustria? Il presidente dei giovani industriali Luigi Abete dichiara per suo conto che i limiti di ferro e di lungo periodo, l'epoca dell'oligarchia e della democrazia guidata e del del duo Anelli-Pirelli e di Guido Carli, e propone una riforma organizzativa fondata sul decentramento regionale. Altri ancora pensano che la Confindustria ormai solo come un'agenzia di servizi che assista gli imprenditori, mentre l'autotutela sindacale avverrebbe lungo linee in parte già tracciate (è il caso di alcune potenti associazioni di categoria). Questa ipotesi non contraddice la tesi di chi vorrebbe una contrattazione internamente centralizzata, con accordi di ferro e di lungo periodo.

Presidenti di centro o di centro sinistra, rinnovamento o restaurazione, più dialogo o meno dialogo con i sindacati, la questione comunista: tutti questi temi in discussione. Sullo sfondo, però, l'interrogativo, quale Confindustria? Ma anche un altro: perché la Confindustria? Un altro segno dei grandi processi che si stanno svolgendo sotto i nostri occhi.

Giuseppe Calderola

Adesso la Fiat chiede aiuto al governo e un piano di settore

Un documento diffuso ieri dall'azienda ammette che sono stati commessi errori - I problemi della produttività

Dalla nostra redazione TORINO — La Fiat adesso accetta alcuni elementi di programmazione pubblica nell'industria automobilistica, mentre fino a ieri le respingeva sdegnosamente. Adirittura sollecita l'intervento dello Stato, ammettendo che non riesce più a competere con i concorrenti stranieri con le sole forze. Questa svolta politica compare in un lungo documento diffuso ieri dalla Fiat, intitolato « Alcune considerazioni sulle prese di posizione delle forze politiche e sindacali sull'industria dell'auto ». Appena un mese fa, prendendo spunto dalla presentazione della conferenza nazionale del Pci sulla Fiat, che si aprirà venerdì prossimo, i dirigenti di corso Marconi ironizzavano sulla nostra propensione per la programmazione.

Adesso, la Fiat scrive: « E' necessario che il governo italiano entri con protezione nella logica di politica industriale nazionale dell'auto e con

altrettanta protezione contribuisca in sede CEE alle politiche sovranazionali di rafforzamento e omogeneizzazione, necessarie per mantenere livelli di competitività ». Dopo aver ricordato che il governo federale tedesco è impegnato in programmi di ricerca e politica industriale per l'automobile, che altrettanto avviene in Francia e Gran Bretagna, la Fiat ammette che sarà necessario uno sforzo imponente per sviluppare il prodotto, potenziare l'industria dei componenti (oggi debole in Italia), ridimensionare gradualmente gli stabilimenti troppo grandi e anticomici. Al governo l'azienda chiede stimoli pubblici agli investimenti ed altre agevolazioni, invocando: « Si elabori un programma organico della ricerca nel nostro paese e all'interno di esso si riconosca un ruolo fondamentale e fondamentale del settore automobilistico ». Compare, nel documento Fiat, anche una polemica di-

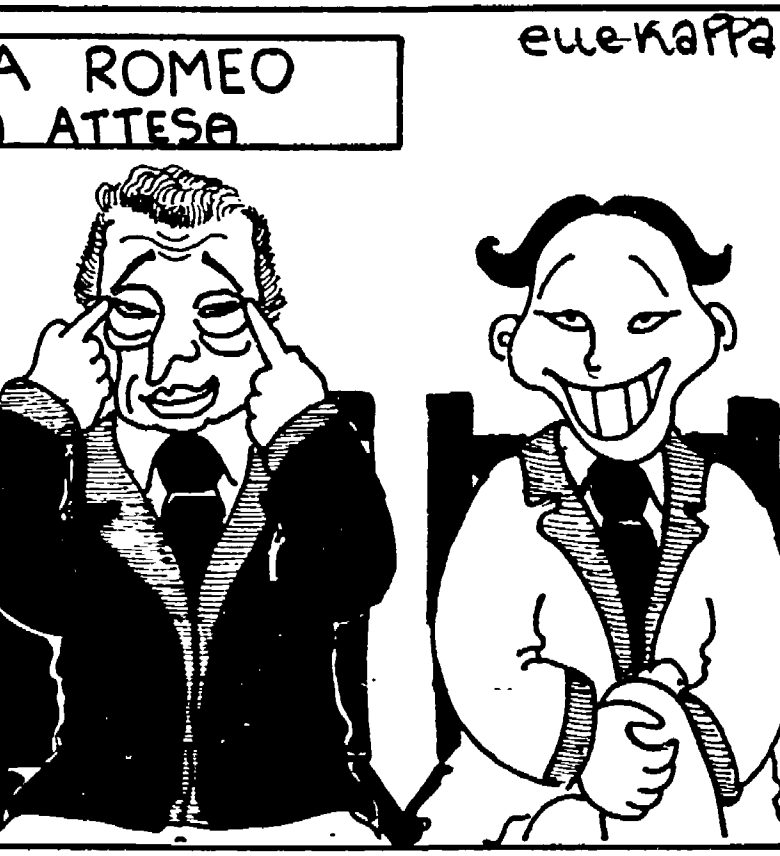
retta col Pci, che non rispetterebbe la « autonomia dell'impresa » perché « prevede fin d'ora in quali aree meridionali e sui quali produzioni dovranno svilupparsi i nuovi insediamenti ». A parte il fatto che queste « previsioni » finora sono state fatte dai governi con i quali la Fiat trattava i nuovi insediamenti meridionali, in cambio di sostanziosi finanziamenti agevolati, i dirigenti Fiat non possono essere tanto ingenui da credere che governo, Parlamento, forze politiche e soprattutto il nostro partito siano disposti a concedere loro una « assistenza » gratuita.

Programmare significa invece contrattare e concordare le scelte e gli obiettivi di sviluppo e con questo non si limita affatto l'autonomia degli imprenditori.

La parte più debole ed imbarazzata del documento Fiat è quella strettamente difensiva. « Non vogliamo qui assolutamente sostenere — dice il testo — che da parte del-

l'azienda tutto è stato fatto senza errori ». Poi, però, compare la solita tiritera contro coloro che in passato non riconoscevano più un ruolo fondamentale all'industria dell'auto.

Tutte le occasioni perdute vengono ridotte dalla Fiat alle auto non prodotte per gli scopi, ma poi si ammette che la domanda sul mercato è debole soprattutto per le auto della fascia medio-alta (tipo « 131 » e « 132 »). E' l'errore principale commesso da Nicola Tufarelli quando guidava la Fiat-auto fu proprio quello di spostare l'impegno



la rigidità degli orari italiani, sulla minor durata della effettiva prestazione lavorativa giornaliera.

Ma questi limiti (che il documento preparatorio per la conferenza dei comunisti sulla Fiat elenca e denuncia) non dipendono solo da un'insufficiente prestazione lavorativa, ma soprattutto dallo scarso utilizzo degli impianti, rigidità eccessive dei cicli produttivi, organizzazione del lavoro inadeguata, ed è su questi fattori che bisogna intervenire.

Michele Costa

In Borsa scende la Fiat sale l'Ifi

MILANO — La chiusura del ciclo borsistico di febbraio, caduta in questa fine di settimana, ha trovato un terreno assai meno teso rispetto a soli 15 giorni fa. E' emerso un puntuale riflesso delle difficoltà emergenti in alcuni grandi gruppi come Fiat e Bagnoli, sebbene di ordine diverso. L'abbandono di molti contratti stipulati sui titoli Fiat e Ifi, la finanziaria degli Agnelli, ci dice che nell'attuale fase la speculazione intravede un terreno favorevole.

Le difficoltà di prospettiva della Fiat, bastava pensare al calo delle vendite delle auto, hanno peraltro aperto un vasto dibattito nel paese. Sem-

bra comunque lontano, per questo titolo, l'anno 1978, quando superò quota tremila. Ora, dopo aver ripreso, a stento, una quotazione di duemila lire a fine ciclo di gennaio, l'azione ordinaria Fiat sembra di nuovo procedere a ritroso, avvicinandosi alle 1800 di dicembre.

Una breve ripresa, nella settimana trascorsa, hanno avuto invece i due titoli fi-

nanziari Ifi e Ifil. Ciò perché questa ultima società ha annunciato di aver effettuato un nuovo importante investimento in un grosso tenuta agricola toscana (780 ettari). L'investimento agricolo degli Agnelli sembra sia cessi che si stanno svolgendo sotto i nostri occhi.

Giapponesi e banchieri americani tentano di salvare la Chrysler

WASHINGTON — La sorte dell'industria automobilistica americana investe sempre di più interessi che vanno molto oltre i vecchi centri di produzione di Detroit. La Chrysler corporation, che riuscì ad evitare la bancarotta pochi mesi fa chiedendo e ottenendo dal governo americano una garanzia per prestiti di 1,5 miliardi di dollari, sta cercando anche altri fonti di finanziamento nel settore privato internazionale per rimanere a galla. E' stato annunciato, infatti, che la consociata giapponese della Chrysler, la Mitsubishi motors corporation, finanzia da sola il trasporto entro la fine di marzo di 40.000 macchine e camioncini di produzione giapponese per la vendita negli Stati Uniti presso i saloni della Chrysler.

L'interdetto della Mitsubishi è stato adottato in seguito alla decisione di alcune banche giapponesi di sospendere ogni finanziamento per il trasporto a favore della compagnia americana.

L'accordo con la Mitsubishi rappresenta soltanto 140 milioni dei due miliardi di dollari di finanziamento privato che la Chrysler dovrà trovare prima di ricevere le garanzie pubbliche, secondo i termini dell'assistenza approvata dal Congresso. Proprio per questo la casa di Detroit ha deciso di ridurre i suoi programmi di produzione per il 1980-85, diminuendo la varietà di modelli che offre ai suoi clienti. Altri

250 milioni di dollari saranno forniti, secondo voci ancora non confermate, dalla E. F. Hutton, una società di Wall Street. La settimana scorsa, inoltre, la Chrysler ha ottenuto un prestito di 100 milioni di dollari dalla Peugeot-Citroën. L'accordo con la compagnia automobilistica francese prevede anche la vendita di macchine Peugeot attraverso la rete di distribuzione della Chrysler negli Stati Uniti, in cambio di pezzi prodotti dalla Peugeot in Francia e di nozioni tecniche sulla produzione di macchine a basso consumo di benzina.

Mentre il motivo più immediato è quello di trovare fondi a breve scadenza, l'accordo tra la Chrysler e la Peugeot è solo il più recente in una serie di alleanze che rivelano una tendenza all'interno dell'industria automobilistica internazionale a ridefinire la struttura del settore. Molte compagnie che producono automobili da alcuni anni non si limitano più all'esportazione dei loro prodotti ma cominciano a riorganizzarsi sul modello delle multinazionali. La reticenza da parte dell'industria di Detroit a modificare le sue macchine enormi per renderle più efficienti ha spinto i consumatori sempre di più a comprare automobili straniere: l'anno scorso 2,3 milioni di auto straniere sono state vendute in America, il 22 per cento delle vendite totali. Si prevede che tale cifra raggiungerà il 26 per cento nel 1980. E' una situazione che ha creato una crisi di cui la Chrysler è solo la dimostrazione

La grande impresa: quali difficoltà?

MILANO — «Sindacato, grande impresa, crisi economica» era il tema del convegno nazionale organizzato dalla Uil nei due giorni scorsi al museo della scienza del capoluogo lombardo. I tre elementi analizzati separatamente e congiuntamente nel corso di una « tavola rotonda » svolta a chiusura della prima giornata dei lavori hanno dato luogo a qualche riflessione che merita di essere segnalata.

Il presidente dell'Alsidring Puri e il presidente della Federmeccanica Mandelli rappresentavano i punti di vista del padronato, rispettivamente pubblico e privato. Gianfranco Borghini e Bruno Colle quelli dei partiti comunista e socialista. Ruggero Ravenna dei sindacati.

Si è constatato dunque che la grande impresa è in difficoltà. Ne hanno preso atto sia gli esponenti padronali che quelli dei lavoratori. Posta, come essa è oggi in concorrenza con i grossi gruppi esteri — ha fatto notare per esempio l'ing. Puri — è divenuto improprio parlare ormai per essa di monopolio giacché le è vietato valersi dei privilegi protettivi del passato. Anche il sindacato — ha constatato Puri — è oggi in difficoltà di fronte ai termini mutati della situazione economica (la ricerca accademica, a questo proposito, è stata abbandonata).

Quanto alla principale riflessione suggerita dalla terza componente del tema, la crisi, essa sta nel fatto che in questa situazione, nonostante la buona congiuntura

...e gli scienziati cercano come risparmiare

ROMA — Gli autoveicoli assorbono il 15 per cento del fabbisogno energetico nazionale. E' sufficiente questo dato per comprendere l'importanza che hanno le ricerche il cui obiettivo si rivolge ad una riduzione dei consumi. Nell'ambito del progetto finalizzato Energetica, del CNR, ci sono stati assegnati quasi 68 miliardi, molte attrezzature e parecchi soldi (12 miliardi) sono andati alla « Conservazione di energia nel campo della trazione ». Questa parte del progetto avvia alla conclusione, anche se un rapporto finale verrà pubblicato solo entro la pri-

mavera del 1982. I dati delle ricerche fin qui compiute sono stati presentati nei giorni scorsi e offrono un punto di riferimento interessante.

Quali sono i tentativi per una razionalizzazione in questo settore? Le linee di ricerca si sviluppano verso la realizzazione di dispositivi innovativi quali motori, sistemi misti a combustione interna ed elettrici, recuperatori di energia; ma i ricercatori del CNR, delle università e dell'industria si rivolgono anche al miglioramento dell'aerodinamica degli autoveicoli, all'utilizzazione di combustibili alternativi e allo

studio, attraverso simulazione, della mobilità nei centri urbani.

Vediamo meglio di che cosa si tratta. Per l'aerodinamica degli autoveicoli industriali, si punta a realizzare quello che in gergo si chiama spoiler, cioè un profilo che compari, con una diminuzione di resistenza, un risparmio di combustibile. Si è già registrata la produzione commerciale di autotreni con spoiler.

Tra i dispositivi innovativi si può citare il motore Diesel a iniezione diretta, che non esiste in produzione e per il quale l'Italia si trova più a-