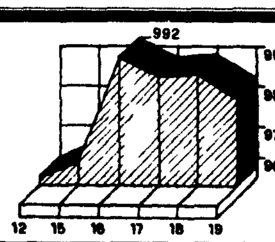
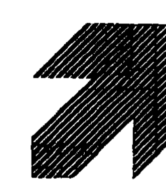
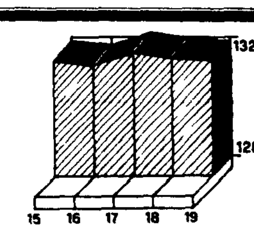
Borsa
Mib
nella
settimana





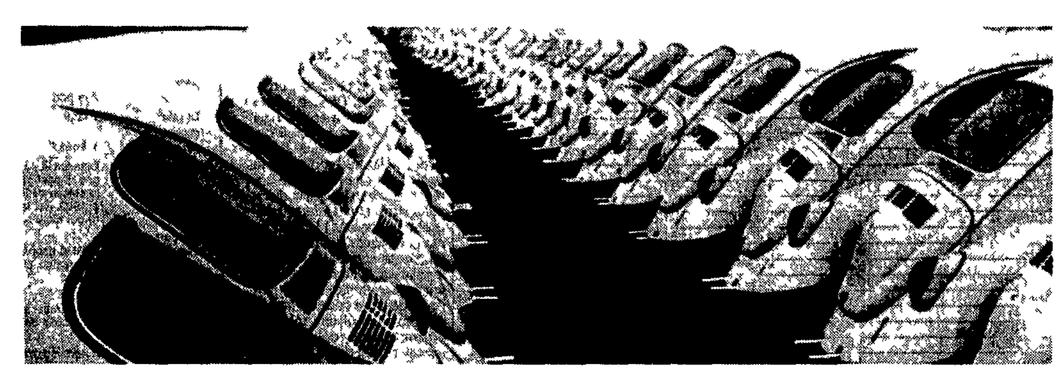
Dollaro
Sulla lira
nella
settimana



ECONOMIA & LAVORO

L'industria automobilistica in Europa /1

Nella «Fiat» tedesca vacilla per la prima volta il mito aziendale del posto di lavoro sicuro



Volkswagen: cogestire il robot

Lo spettro della disoccupazione tecnologica arriva anche alla Volkswagen, che finora ha fatto una sua prerogativa della politica di assunzioni e di garanzie occupazionali. L'entrata in funzione dei robot sovverte l'organizzazione del lavoro e apre nuovi problemi anche all'interno del sistema di cogestione. L'Ig-Metall, il sindacato metalmeccanico, punta alla riduzione d'orario

DAL NOSTRO INVIATO
ANTONIO POLLIO SALIMBENI

WOLFSBURG. Nella città-fabbrica della Bassa Sassonia settanta chilometri da Hannover c'è aria di crisi. Non per la truffa clamorosa ai danni della Volkswagen con il trucco dei cambi che ha fatto saltare - per ora - solo qualche testa dell'entourage del presidente Carl Hahn. Non per i profitti visto che gli utili tornano a salire nonostante il calo del dollaro. Ciò che si teme è una crisi di lavoro e questo per la casa automobilistica che ha fatto della politica del personale un forte elemento di immagine e di persuasione non è un bel segnale. Mentre i concorrenti licenziavano da gli uffici della direzione centrale partivano centinaia di lettere di assunzione: fino a ventimila in un paio di anni, tredicimila soltanto nello stabilimento madre. Quando Carl Hahn illustrò ai sindacali sti della potente Ig Metall il programma di robotizzazione che qualche anno fa fece della fabbrica di Wolfsburg la più avanzata d'Europa quanto ad automazione assicurò: *«I robot non mettono in pericolo alcun lavoratore, anzi dimostreremo il contrario»*. Invece nei prossimi due anni secondo calcoli dei rappresentanti sindacali il gruppo a Wolfsburg scenderà a quota sessantamila operaio più operaio meno: settemila dipendenti in meno di quanto siano oggi. E questo nonostante che la riduzione d'orario strappata dopo un lungo braccio di ferro e scioperi durati settimane intere sostenuti decisamente dal sindacato addolcisca non poco la pillola. Scendere spediti verso le 35 ore significa accumulare giorni liberi durante l'anno: dodici in più dal primo gennaio 88, diciassette dal primo gennaio 89, il primo gradino a 38,5 ore la settimana ha comportato l'assunzione di 2500 addetti. Sull'altro piatto della bilancia c'è la flessibilità di orari, ritmi, mansioni, saturazioni più elevate, sabato quasi fisso per centinaia di operai diretti.

Altro segnale d'allarme: la giornata ridotta per i diciotto mila della fabbrica di pullmini e camion di bassa cilindrata non lontana da Hannover. Le vendite vanno piuttosto maluccio e alla Volkswagen non è rimasto altro che dichiarare lo stato di crisi. Così qualche cosa della granitica certezza che la casamadre non *«tradirà i suoi operai»* trattati molto meglio dei loro colleghi neri della Ford di Colonia o della Mercedes comincia a scricchiolare. Il semaforo davanti all'azienda è sul giallo, ma presto potrebbe arrivare al rosso, continua a ripetere Walter Hiller presidente dei rappresentanti sindacali.

Wolfsburg città quasi non esiste. Quarantamila abitanti, più settantamila contando cinque sei paesini attorno piatta regione di campagna, casette unifamiliari, qualche palazzone bianco tipo Gratosoglio a Milano. Un abitante su due vive di Volkswagen. Strade, case, negozi, tutto è organizzato in funzione del ritmo scandito dai lunghi fabbriconi a due piani color rossiccio, blocchi squadrati che rievocano l'architettura deprimente del tempo di guerra. La Volkswagen venne fondata in pieno nazismo nel 38 e allora Wolfsburg si chiamava Fallersleben. Ecco il famoso padiglione 54, gioiello dell'automazione. Tecnologia consolidata ormai, ma vederlo fa sempre un certo effetto. È il ciclo fantasma dell'automobile, le *«Robbi»* così il Cipputi tedesco chiama familiarmente il suo infallibile collega meccanizzato afferra la cinghia di caucciù e la piazza sul blocco motore, un braccio la tende per sistemarla a dovere. Senza l'intervento dell'uomo vengono assemblati assi e sospensioni. Al primo piano passano i telai delle Golf e delle Jetta a seconda degli ordinativi di preparazione, le saldatrici entrano in azione con un balugino di sprazzi multicolori, scattano 611 punti di saldatura in 19,2 secondi. Sorvegliano cinque controllori, un meccanico, due elettricisti, due «conduttori» del sistema: per tremila scocche al giorno un operaio ogni quattro ha cambiato lavoro o è andato in pensione. Stampaggio e assemblaggio scocche sono automatizzati rispettivamente al 90 e all'80% così come la verniciatura. La previsione per il montaggio è di automatizzare entro il '90 oltre il trenta per cento. Nello stabilimento di Emden la Volkswagen è avanti nelle rifiniture, all'Audi nelle stazioni di verniciatura e nella saldatura ultraveloce delle scocche. Per il sindacato Ig Metall ci sarebbero le condizioni per un maggior interscambio tra i diversi stabilimenti tanto da far temere una superconcentrazione produttiva del gruppo.

In mezzo a corridoi deserti due linee di carrozzeria navigano nel vuoto, mentre robot arancioni sistemano batterie, condotti, motori, paraurti, fari, ruote. La parola d'ordine è non fermare gli impianti per le pause della manodopera: si è provveduto a riempire al limite i magazzini dei robot (le braccia meccaniche prendono il materiale e il flusso non si interrompe). Spesso però la linea si arresta a causa di irregolarità nell'assemblaggio, viti mal sistemate, l'articolazione difettosa di un robot. Ecco che la Volkswagen studia la possibilità di far scorrere isole di lavoro parallele alla linea principale per poter deviare la vettura difettosa e farla rientrare nel giro appena possibile invece di affidarla alle squadre notturne che completano il montaggio senza robot con evidente aggravio di costi.

Incombe la concorrenza giapponese: la differenza tra i costi di produzione di una vettura giapponese di classe media e una Golf è di circa due mila marchi. Allora cambiano anche le regole nei rapporti con la manodopera. La flessibilità degli impianti con o senza manodopera va garantita durante l'orario di lavoro: la saturazione è al 97%, tre secondi di pausa ogni minuto: su otto ore se ne lavorano effettivamente 6 e 57 con tre lunghe pause di 21 minuti più trenta minuti di mensa non retribuiti. Nelle unità robotizzate la professionalità è polarizzata: mansioni molto qualificate di coordinamento e controllo, basse e ripetitive per chi carica i pezzi alla catena o prepara il magazzino ai robot. Lo *«strassenfuhren»* il conduttore del sistema automatizzato in prospettiva fa saltare la frattura tra operai comuni e operai specializzati nelle isole di lavoro (mai più di una ventina di addetti): il meccanico, l'elettricista affrontano piccole riparazioni, spesso svolgono mansioni molto tradizionali per poter raggiungere gli obiettivi di produzione. L'«SF» ha bisogno di essere aggiornato. E qui scatta la corsa in terna alla formazione. A Wolfsburg vige un accordo in base al quale chi perde il posto perché arriva il robot non solo non può essere licenziato ma ha diritto a essere riqualificato. Ma una postilla pregiudica il suo futuro: l'esuberante deve essere considerato riqualificabile dall'azienda. Così mentre la Ig Metall chiede corsi di aggiornamento per i duemila rimasti senza lavoro al reparto scocche la direzione Volkswagen si chiude a riccio e chiude i suoi corsi. Tanto fuori dalla porta ci sono più di cinquemila concorrenti per seicento posti di apprendista giovani e molto flessibili.

L'uscita degli operai dagli stabilimenti Volkswagen di Wolfsburg

Ig-Metall insiste: bisogna ridurre l'orario

FRANCOFORTE. Entro il 1990 i tecnici della Volkswagen ritengono di poter automatizzare il 33% del montaggio finale dell'automobile. Entro il 2000 si potrà arrivare al 40%. *«E il punto più alto del panorama dell'industria automobilistica tedesco dato che la media si attesterà sul 25%. Abbiamo fatto dei conti: senza riduzione d'orario salterebbero centomila posti di lavoro»*. L'opinione di Siegfried Balduin, sindacalista ed esperto di organizzazione del lavoro, è suffragata da una mole di studi sull'industria tedesca che negli ultimi mesi è stata prodotta dalle strutture di ricerca della Ig Metall di Francoforte, il sindacato dei metalmeccanici. Obiettivo numero uno: dimostrare che la lotta per le 35 ore è una necessità per l'industria tedesca se non vuole essere travolta da una gigantesca emorragia di manodopera, molto più di quanto le tradizionali cittadelle industriali a partire dalle aree siderurgiche hanno fino ra subito. Ecco le due strade disegnate dalla Ig Metall: senza la riduzione dell'orario di lavoro entro il 1990 si perderebbero minimo 70mila posti di lavoro, viceversa si potrebbe arrivare a quota 768mila addetti dell'intero settore automobile più trasporti pesanti più officine. Cioè restare negli attuali livelli. Ma la seconda ipotesi è troppo ottimistica. Karl Pitz, responsabile del settore automobile della Ig Metall, ritiene che le previsioni dell'Ocse vadano prese seriamente per cui la crescita del settore non supererà il 2% e nei paesi industrializzati l'1%. Nelle statistiche non compare, ma se si dovesse misurare l'incremento di produttività limitandosi alla mera produzione di automobili, dimenticando per un attimo i «freni» costituiti dall'organizzazione aziendale nel suo complesso, dal peso dei colletti bianchi, dai vincoli sindacali, ci sarebbero delle belle sorprese. In una linea concatenata di presse automatiche si passa da 22 a 5 addetti e la capacità produttiva aumenta di tre volte. Ciò significa un incremento di produttività nell'ordine del 1220%. Che cosa succederebbe se si estendesse questo incremento al complesso della struttura delle imprese?

Dal punto di vista numerico l'alta tecnologia uccide il 20% dei posti di lavoro alla Volkswagen, sostiene Karl Heinz Briam, membro della presidenza e direttore del personale della Volkswagen. Un robot elimina circa quattro posti di lavoro semplici mentre dieci robot creano un posto di lavoro qualificato. Ma avverte Briam: solo nel 40% dei casi il robot sostituisce l'uomo. Le preoccupazioni sindacali quindi non sono condivise dal vertice del gruppo automobilistico. Primo perché l'azienda non ha nessuna intenzione di mettere in forse un modello di cogestione *«molto più radicato di quanto si crede»*. Secondo perché neppure secondo la Volkswagen reggerebbero gli asettici confronti con la produttività giapponese. È quanto lo stesso Briam ha spiegato di recente a Wolfsburg: *«Nel 1965 costruimmo 144 milioni di automobili con 93mila dipendenti, oggi siamo allo stesso livello di produzione con 102mila. Nel 1978 il rapporto uomo/veicolo era di 8,3, nel 1985 era di 10,5. Per che questo aumento? Metà a causa di accordi sindacali, metà per far fronte alle esigenze di qualità. Può darsi che dovremo continuare sulla stessa strada»*. □ A.P.S.

Il ministro denuncia evasioni per 6mila miliardi

Solo l'anno scorso sono state accertate evasioni alle imposte sui redditi per 4mila e seicento miliardi. In più la Guardia di finanza ha scovato centinaia di imprese che avevano frodato l'Iva sottraendo mille e quattro cento miliardi alle casse dello Stato. In tutto insomma l'evasione accertata (che come si sa è solo una minima parte di quella reale) supera i seimila miliardi. Le cifre le ha fornite il ministro Guarino (nella foto) in una manifestazione per il 213° anniversario della fondazione della Guardia di finanza. Alla cerimonia è intervenuto anche il presidente della Repubblica Francesco Cossiga. La «festa di compleanno» è stata l'occasione per fare un po' il bilancio della lotta all'evasione fiscale. Una «lotta» che - stando alle parole del ministro - l'anno scorso ha dato qualche buon risultato. Tant'è che, a parte l'evasione delle tasse, la Guardia di finanza ha accertato anche numerosi casi di violazione delle leggi sui tributi doganali (tributi non pagati per 130 miliardi) e sui monopoli (tributi non pagati per 140 miliardi).

Poste: a 2 mesi dalla firma il contratto ancora inapplicato

C'è voluto molto tempo e molte battaglie per arrivare alla firma di quell'intesa. Ma neanche la sigla del ministro e dei sindacati sotto l'accordo è bastata a concludere la vertenza dei postelegrafonici. Infatti a due mesi dalla firma il contratto ancora non è applicato. La Corte dei conti infatti ha sollevato «sostanziali rilievi» sul documento. E il governo si è subito «adagiato» in questa situazione, bloccando tutto. Il sindacato, la Cgil, però non ci sta. Dice Salvatore Bonadonna, segretario generale aggiunto della Filpt (l'organizzazione di categoria della Cgil): «È inammissibile che il governo si nasconda dietro a questi rilievi della Corte dei conti per non dare corso ad un'intesa stipulata in base alla legge quadro sul pubblico impiego. Il governo non può accampare alcuna giustificazione: i patti sono da rispettare pena il venir meno di ogni ragione democratica che legittima il negoziato sindacale e l'esistenza stessa del sindacato».

Ridda di «voci» sulle nomine alla Finsider

Tante riunioni informali da qui al 7 luglio. Tante riunioni per tentare di sfoltire la «rosa» dei papabili al nuovo vertice della Finsider (presidente e amministratore delegato della finanziaria siderurgica saranno appunto nominati il 7 luglio dall'Iri). Gli incontri sono stati promossi dal presidente dell'Iri Romano Prodi (nella foto) che in questo modo vuol trovare - così dice - la «massima convergenza possibile». Mettendoci dentro anche gli «uscenti» Roasio e Magliola - fino a ieri presidente e amministratore delegato - ancora non del tutto tagliati fuori nella corsa alle due «poltrone» in lizza restano undici persone. A parte i due già citati sono in gara (almeno queste sono le ultime «voci») Fulvio Walcher, Giovanni Gambardella, Giorgio Benevento, Michele Civallero, Sergio Noce, Giuseppe Tramontana, Roberto Poli e Francesco Silvano. La siderurgia pubblica è comunque sempre al centro dello scontro tra i partiti della vecchia maggioranza: il Psi (sull'«Avanti!») dice che i responsabili del dissesto finanziario sono i democristiani. «Dc sono i dirigenti della Finsider, dc i dirigenti dell'Iri - scrive il giornale socialista - Ma chi paga il disastro sono i lavoratori».

Convegno a Cremona sul lavoro nero

Il presidente dell'Inps Militello, i sindacalisti Benvenuto e Bentivoglio, il vice presidente della Confindustria Patrucco. E poi i segretari delle associazioni artigiane, commerciali, giuristi, magistrati, esperti di diritto. Sono i partecipanti al convegno organizzato dall'Inps provinciale, che si svolgerà domani a Cremona dedicato al lavoro nero, all'economia sommersa.

STEFANO BOCCONETTI

Il marketing made in Italy aiuta Gorbaciov

Il nuovo corso dell'economia sovietica cerca nuove opportunità di mercato. L'Urss vuole realizzare benefici per i consumatori allargando anche in questo modo il consenso attorno alla «perestroika». L'occasione per discutere di tutto ciò è stato un simposio, svoltosi a Mosca, organizzato da «Centromarca» (l'associazione che riunisce centosettanta industrie italiane) e da «Italia Urss». L'incontro è servito a studiare le possibilità di una cooperazione sovietico-italiana per la definizione di nuove strategie di mercato e di distribuzione

DAL NOSTRO INVIATO
GIANCARLO BOSETTI

MOSCA. Nel clima sovietico di questo periodo anche un convegno sulle relazioni economiche tra Italia e Urss diventa l'occasione per sentire da vicino le discussioni, le tensioni e i conflitti provocati da una campagna di riforme e rinnovamento che scuote molti settori della società. Succede infatti che davanti a una platea di industriali italiani prenda la parola la direttrice dell'Istituto di sociologia della Accademia delle Scienze Tatiana Zaslavskaja per dire che «nell'Unione Sovietica negli ultimi 15 anni si sono accumulati elementi di ingiustizia sociale. Ecco perché oggi la parola d'ordine della giustizia sociale è così vicina al cuore di tutti e resta attuale anche nel paese della Rivoluzione d'Ottobre». «Ci sono diversità di atteggiamenti nei confronti delle riforme - spiega la Zaslavskaja - da parte dei vari gruppi sociali. Con le riforme c'è chi vince e c'è chi perde». Restano molte opposizioni negli apparati direttivi, ma il quadro si va facendo più dinamico, si riducono le forze contrarie alla riforma e aumenta il numero di coloro che passano dall'attendismo alla convinzione che il successo è possibile. Che cosa significa riforma? Significa per esempio «promuovere quadri innovatori e mettere da parte quadri invecchiati da un punto di vista morale».

Nelle stesse ore le agenzie battono la notizia che la Corte Suprema dell'Urss ha condannato a 13 anni (e a 11 la moglie) un ex viceministro per il commercio estero per avere intascato tangenti. È la lotta contro i «guadagni loschi» è una delle carte che dovrebbe risultare più convincenti. Ma quella degli economisti e degli intellettuali gorbacioviani non è soltanto una battaglia sulla «questione morale». Efficienza, innovazione, flessibilità e cooperazione economica internazionale sono i termini più frequenti nei discorsi di parte sovietica in questo simposio organizzato da Centromarca, l'associazione che riunisce 170 industrie italiane e da «Urss Italia». L'idea coltivata da un gruppo di economisti e avallata dalla presenza delle autorità del governo, della pianificazione sovietica e del partito (è intervenuto il consigliere del segretario generale del Pcus Ghenrich Smirnov) è quella di collegare la «perestroika» a nuove opportunità di mercato realizzando benefici per i consumatori che accrescano il consenso intorno al nuovo corso. «Non basta l'aumento quantitativo della produzione - ha sostenuto Igor Albalkin, direttore dell'Istituto di economia - bisogna superare i ritardi tecnologici, tener conto del fabbisogno sociale, realizzare un tipo nuovo di crescita economica. Ci proponiamo per esempio di raddoppiare il volume del reddito nazionale nei prossimi anni riducendo due volte il consumo di metallo. Tutta l'economia deve passare a tempi e ritmi nuovi, orientando la produzione di beni di largo consumo a migliorare la qualità della vita, i servizi sociali. Gli obiettivi dell'industria leggera (abbigliamento, calzature etc.) devono essere decisi sulla base delle esigenze e degli ordini dei consumatori, non di piani centralizzati. Massima audacia nella ricerca dei mezzi per raggiungere questi scopi: società miste, diritto delle aziende di uscire sui mercati internazionali, trasformazione di tutta la sfera della gestione e delle strutture del finanziamento».

Sulla base di queste esigenze è possibile intavolare una collaborazione con l'Italia di lungo respiro? Dopo i grandi accordi per la realizzazione di impianti industriali (Fiat, Pirelli) e i grandi contratti energetici (Eni) o chimici (Montedison) è ipotizzabile l'avvio di una cooperazione che coinvolga l'esperienza dell'industria italiana nelle strategie di mercato e distribuzione nella sua adattabilità alle esigenze del consumatore? «Questi incontri - ha spiegato Merloni, presidente di Centromarca - non sboccano semplicemente in qualche contratto, sono un investimento a medio lungo termine. Ci hanno chiesto di illustrare le strategie di marketing, anche se ovviamente quello a cui pensano è diverso dal nostro, è un marketing di pianificazione».

Quello che serve all'Urss ha sostenuto Boris Bogdanov, tecnico della pianificazione, è il marketing come strumento per rendere flessibile il sistema economico, per realizzare la corrispondenza tra la produzione e il fabbisogno sociale, per eliminare le perdite nella distribuzione. Per questo volenti o nolenti dobbiamo guardare al marketing occidentale». E gli italiani, tecnici, pubblicitari e di gestione, dirigenti d'azienda, imprenditori hanno squadernato il repertorio corrente in materia attraverso decine di relazioni su confezione dei prodotti (packaging), sistemi di distribuzione, indagini di mercato, efficacia della pubblicità ecc. Quali conseguenze potrà avere l'inizio di questo nuovo tipo di contatti anche sul piano della formazione di nuovi quadri professionali sovietici dipenderà dal corso futuro della riforma gorbacioviana, in particolare dalla seconda fase della «riforma radicale» dell'impresa socialista fondata - lo ha ricordato Carlo Boffito - sull'autonomia gestionale, sull'autofinanziamento (fine dei sussidi di bilancio) e sull'autogestione (elezione dei direttori ogni 5 anni). Su questa strada di ostacoli ce ne sono ancora molti, anche se, per usare le parole imperative della Zaslavskaia, «dobbiamo superare il punto al di là del quale non sia più possibile un ritorno al passato».

Petrolio

Continua il rialzo dei prezzi 20,66 dollari a New York

NEW YORK. Continua il rialzo dei prezzi petroliferi. Una «tendenza» che si manifesta alla vigilia dell'ennesima conferenza dell'Opec, in programma per il 25 giugno a Vienna. Una riunione questa dei paesi petroliferi che gli osservatori definiscono «di routine». L'Opec, prendendo atto del modesto aumento della domanda mondiale di greggio, dovrebbe infatti limitarsi a confermare un piccolo aumento di produzione del resto già deciso a dicembre.

Ma torniamo al «listino» di New York. Il petrolio nella seduta di venerdì ha chiuso a quota 20,66 dollari per barile. Un rialzo quindi di 14 cents rispetto al giorno precedente e di quasi un dollaro rispetto alla settimana scorsa. Questa tendenza al rialzo si manifesta comunque anche in Europa. Anche se nel «vecchio continente» l'incremento è molto più contenuto.

Il petrolio del Mare del Nord infatti ha chiuso la settimana di quotazioni toccando i diciannove dollari e dieci centesimi per barile. Una settimana prima il barile era quotato diciotto dollari e settanta.

Tutto ciò - va ricordato - avviene mentre i paesi dell'Opec appena sei mesi fa avevano fissato il prezzo del barile attorno ai diciotto dollari. Secondo gli «esperti» la risalita dei prezzi petroliferi sarebbe in qualche misura legata all'acuirsi della tensione internazionale nel Golfo Persico e alla preoccupazione per le mosse americane nella regione.