

A Torino si riunisce l'assemblea degli azionisti

Oggi è la giornata Fiat

Agnelli spiegherà finalmente tutti i retroscena dell'affare Lafico? Il bilancio è sfolgorante ma la Borsa diffida

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. «Operazione fiducia», atto secondo. Sarà questo, con ogni probabilità, il copione dell'ordina assemblea degli azionisti Fiat. Tutto lascia prevedere che Gianni Agnelli replicherà il tentativo, fallito un mese fa, di convincere i risparmiatori ad investire nuovamente in loro quattrini sulle fortune della casa torinese.

Ci aveva già provato, alla fine di maggio, il consiglio d'amministrazione, che aveva confezionato ed infiocchettato due bei regali per tutti i

possessori di titoli Fiat: un allettante dividendo (220 lire per le azioni ordinarie e privilegiate, 250 per quelle di risparmio, contro le 150 lire dell'anno scorso) ed un aumento di capitale gratuito con una nuova azione in omaggio ogni 25 possedute. Ma la Borsa non ha apprezzato la generosità. Dopo qualche sussulto, l'azione ordinaria Fiat è tornata a 13.000 lire, quotazione alla quale si era assestata un anno fa, rispetto alle 16.500 lire toccate prima che se ne andassero i libici.

Il problema è noto: c'è una valanga di azioni ex-libliche ancora da collocare, «congelate» nelle banche, che provocherebbero il tracollo dei corsi azionari se venissero gettate sul mercato. E la maggior parte dei risparmiatori, ad onta dei ditirambi sul «ritrovato gusto per il rischio» intonati in questi anni, amano i guadagni sicuri e garantiti da ogni pericolo. Si ha un bel dire loro che la Fiat è solidissima, che in soli cinque anni ha triplicato il patrimonio, quadruplicato l'autofinanziamento, ridotto ad un decimo i debiti e moltiplicato per ben 24 volte l'utile netto. Loro non si fidano.

Cosa farà oggi Agnelli? Potrà presentare finalmente un piano per «neutralizzare» le azioni ex-libliche (dopo i progetti di ingegneria finanziaria trapezati e tosti smentiti nei mesi scorsi) e conquistarsi i favori della Borsa. Oppure potrà continuare a magnificare i risultati conseguiti

dalla Fiat ed annunciare traguardi ancora più esaltanti per l'anno in corso (linea che è stata anticipata dai servizi pubblicati su alcuni giornali finanziari) ed in tal caso difficilmente convincerà gli investitori.

Il fatto è che la Fiat ha bisogno di rastrellare molti capitali in Borsa, anche se sfiora i 4.000 miliardi di autofinanziamento, ha ridotto al minimo storico (706 miliardi) l'indebitamento ed ha solo 60 lire di debiti ogni 1.000 lire di mezzi propri. Quest'anno, intanto, i debiti risalgono a 2.000 miliardi per gli impegni assunti acquistando l'Alfa Romeo. E poi non potrà durare in eterno il ciclo fortunato di cui la Fiat ha goduto finora.

Nel bilancio civile che oggi approveranno gli azionisti, il notevole miglioramento dell'utile (da 432 a 612 miliardi) deriva per quasi il 50% dai proventi finanziari, che sono cresciuti del 73% (da 191 a

330 miliardi), mentre i dividendi sugli utili industriali sono aumentati «solo» del 32% (da 287 a 379 miliardi). Di ciò non si rallegrano eccessivamente i dirigenti di corso Marconi, consapevoli come sono che senza la garanzia di una solida base produttiva non si possono rastrellare capitali sui mercati.

Sotto il profilo industriale, la Fiat è ancora molto «automobile-dipendente»: ricava quasi metà del fatturato dalle vendite di auto e deve fare nel comparto il 56% degli investimenti (il 72% contando gli investimenti già attuati nell'Alfa Romeo) per mantenersi competitiva, mentre per i prossimi anni prevede tassi di sviluppo del mercato automobilistico non superiori all'1,5-2% annuo. Intanto segni di cedimento si manifestano nei camion, trattori, macchine movimento terra. Per la Fiat risanata, insomma, le vere sfide cominciano soltanto adesso.

Industria pubblica

Una defatigante trattativa per scegliere i nuovi dirigenti della Finsider

ROMA. Durante questa settimana dovrebbe sciogliersi l'enigma della siderurgia pubblica. L'assemblea della Finsider è fissata solo per l'inizio della prossima settimana, martedì. Ma il maggior azionista, l'Iri, dovrà arrivarci avendo finalmente in tasca le proposte per i nuovi amministratori e alcune idee circa i programmi di risanamento che dovranno perseguire. Sembra ormai certo che il cambio della guardia al vertice della finanziaria pubblica ci sarà. Romano Prodi ha deciso che sarebbe impresentabile qualunque piano se a gestirlo fossero chiamati gli uomini che negli ultimi anni hanno dato prova di rara pochezza dirigenziale. Trovare sostituti per Roasio e Magliola non è stata, però, per il presidente dell'Iri, un'impresa facile. I due hanno messo in piedi un movimento di resistenza che ha trovato orecchie molto sensibili anche all'interno del comitato di presidenza dell'Iri ed esplicito sim-

patie in ambienti dei partiti di governo e dei sindacati. Prodi non ha ceduto ma si è comunque invischiato in una defatigante trattativa sui nomi dei sostituti. Si spiegano così i continui rinvii. Venerdì si ritroveranno comunque i membri del comitato di presidenza, ben dosati uno per ogni partito di governo. Li Prodi, che in questi giorni ha vagliato ogni possibilità di arrivare a designazioni che acccontentino tutti, dovrà per forza tirare fuori i nomi. E dovrà, si spera, anche cominciare a dire che cosa si dovrà o non si dovrà fare per ridurre lo spaventoso deficit dell'acciaio pubblico.

Altri rinvii sono diventati ormai improponibili. I sindacati hanno già aspramente criticato i precedenti: la situazione, senza interventi, continua infatti a peggiorare, mentre si annunciano decisivi appuntamenti in sede comunitaria ai quali l'Italia non si può presentare senza precisi orientamenti.

Deficit In parità agricoltura e petrolio

ROMA. Per alimentarsi il paese paga all'estero un tributo analogo a quello per attivare la macchina produttiva e la rete dei trasporti. Lo confermano gli ultimi dati sulla bilancia commerciale dei primi cinque mesi. L'interscambio di maggio ha infatti portato il saldo negativo agroalimentare a 7.505 miliardi, contro i 7.215 del corrispondente periodo dell'86 con un incremento del 4%. Il deficit per i prodotti energetici si è attestato su una cifra molto simile, 7.601 miliardi. Soltanto un nuovo rincaro del petrolio potrebbe rimettere in discussione l'equivalenza fra deficit alimentare e deficit energetico.

Le importazioni di legumi, patate ed ortaggi freschi nei primi cinque mesi sono ammontate a 170 miliardi (+68%), quelle per i prodotti della pesca a 520,6 miliardi (+3%). Le esportazioni di agrumi a 84,3 miliardi (-42%), quelle di frutta fresca a 163,4 miliardi (-24%).

Pasta Nuova rottura Usa-Cee

ROMA. Le trattative di fine settimana non sono riuscite a risolvere la controversia tra Cee ed Usa sui sussidi della Comunità alle esportazioni di pasta.

Un portavoce della Cee ha precisato ieri che il negoziato è terminato nella mattinata di sabato, senza che fosse elaborata una formula per la riduzione dei sussidi. Il portavoce ha messo in evidenza che sono stati fatti progressi, ma che i prodotti energetici si è attestato su una cifra molto simile, 7.601 miliardi. Soltanto un nuovo rincaro del petrolio potrebbe rimettere in discussione l'equivalenza fra deficit alimentare e deficit energetico. Le importazioni di legumi, patate ed ortaggi freschi nei primi cinque mesi sono ammontate a 170 miliardi (+68%), quelle per i prodotti della pesca a 520,6 miliardi (+3%). Le esportazioni di agrumi a 84,3 miliardi (-42%), quelle di frutta fresca a 163,4 miliardi (-24%).



Gianni Agnelli

L'industria auto in Europa /4

La Francia è in allarme Non si sente preparata alle sfide del Duemila mentre avanza il nemico n. 1



Il reparto verniciatura della catena di montaggio della fabbrica Renault a Boulogne-Billancourt

Sotto l'incubo del Sol Levante

In Francia si scruta l'evoluzione del mercato dell'auto con angoscia. L'Europa del post-taylorismo è caratterizzata da una nuova concentrazione della produzione e da una organizzazione del lavoro che richiede alla manodopera un'elevata flessibilità. Le incognite sul futuro di fronte all'avanzare del pericolo giapponese. Intervista al professor Patrick Fridenson.

DAL NOSTRO INVIATO
ANTONIO POLLIO SALIMBENI

PARIGI. «C'è troppo ottimismo sul futuro dell'automobile. Non so se ha ragione Agnelli quando dice che spariranno i produttori più deboli. So però che i vantaggi del decentramento produttivo sul quale si è fondato il modello di successo - e poi di sopravvivenza - di tante case, si stanno esaurendo. L'utilizzo su larga scala dei robot e la crisi del taylorismo spingono nel senso di una riduzione del numero delle aziende di produzione dei singoli gruppi. Ciò riguarda la Renault, ma per quanto ne so anche la Volkswagen. E infatti stanno correndo in quella direzione. Se negli Stati Uniti la General Motors chiude alcuni stabilimenti mentre «preme» l'acceleratore sull'automazione, non vedo perché l'Europa dovrebbe andare controcorrente».

Patrick Fridenson segue da anni le vicende dell'industria automobilistica. Storico dell'economia, insieme con un'équipe di colleghi sociologi, economisti, ricercatori che lavorano nel solco della scuola parigina di studi storici, è uno degli animatori del Gerpisa, uno dei pochi centri che in Europa affrontano il «lungo periodo» dell'automobile ben oltre la congiuntura e le statistiche brillanti delle ultime stagioni. Il professor Fridenson è piuttosto infastidito per la superficialità con cui spesso viene ridotto ai minimi termini il problema della competizione nel settore. «Spesso i confronti internazionali ai quali si rifà la pubblicistica corrente valgono poco o nulla. Non ha senso dire qui un operato produttivo 19 vetture la ne produce 7. Prendiamo Chrysler e Fiat, la prima produce tanto fuori dagli Usa, la seconda produce prevalentemente in Italia, è diverso il loro grado di integra-



Raymond Levy

zione. Così come non reggono i confronti sui robot: ci sono produttori che fanno passare per robot semplici presse automatiche, non c'è accordo su che cosa debba essere inteso per robot, così le statistiche sono truccate. Certamente l'Italia è molto avanti con la Fiat, ma il ricorso ai robot nel complesso dell'industria automobilistica è meno avanzato di quanto comunemente si pensa».

Si parla molto di post-taylorismo e l'immagine ricorrente è quella di una fabbrica pulita, senza tute blu.

«La crisi del taylorismo è incubata, un modello che si fondava sulla netta distinzione tra una testa che pensa e tante braccia che agiscono di conseguenza. Dal ciclo di produzione alla stessa fisionomia del gruppo industriale era un modello coerente. Vada a Billancourt e se ne renderà conto: qui il palazzo del comando, sotto i palazzi dei fabbricanti. In Europa ci sono stati due schemi, uno concentrato e si chiama Fiat, l'altro decentrato e si chiama Renault. Alla Fiat hanno cominciato a investire al Sud solo perché ci sono state pressioni politiche e sindacali, non per decisione nata nello staff aziendale. Alla Renault, l'eccessivo decentramento diventa un boomierang, il centro non controlla più la periferia. La politica dei grandi volumi di produzione ha nascosto dei vuoti di strategia e spesso sono stati i tanti disprezzati «osi», operai specializzati, gli stessi che vent'anni fa si ribellarono alla parcellizzazione del lavoro, a salvare i livelli di produttività coprendo il deficit di iniziativa strategica dell'impresa. Oggi l'automazione su larga scala cambia le regole del gioco e tutta l'attenzione è spostata sulla produzione flessibile in tempo reale sulla base delle caratteristiche della manodopera. E l'impresa ha bisogno di essere fortemente accentrata».

«Secondo me le malattie sono quattro, tutte egualmente gravi: i debiti, la debolezza cronica nella gamma alta del mercato, l'alto numero di pezzi che costituiscono una vettura rispetto ai concorrenti, l'esistenza di troppi concessionari. Mancano ormai pochi mesi al go-go degli esperti tedeschi sono sicuri che lo sfondamento giapponese nei segmenti alti ci sarà prima con l'export poi con vetture di lusso fabbricate in Europa. Alla Volkswagen di Wolfsburg non si pensa ad altro. E in Francia, che potremo fare se non riusciamo ad offrire molto più che la Renault 5 e la Peugeot 205? Le nostre case sono troppo in ritardo nella ricerca di partner internazionali, i dealers sono stati coccolati e sostenuti per costruire un grande mercato nazionale, poi i grandi volumi hanno cominciato a scendere in fretta e loro passano alla concorrenza, Volkswagen in testa.

L'operaio vigilato dal computer

La fabbrica di Le Mans della Renault è stato un laboratorio di innovazione dell'organizzazione del lavoro. Le sperimentazioni degli anni 70 sciolte dai nuovi sistemi informatici. Le forme di controllo più inesorabili si combinano oggi con la richiesta di molta maggiore adattabilità agli operai. Cresce così il carico di responsabilità e il livello dello sforzo psicofisico.

«L'ordine regna di nuovo negli stabilimenti delle grandi serie grazie alla disoccupazione e alla minaccia della soppressione dei posti di lavoro».

La novità nel modo di produrre sta nel fatto che i tempi morti di produzione diventano tempi vivi grazie all'utilizzo combinato di informatica e automazione. Una medesima linea di robot può stampare, assemblare, saldare quattro o cinque modelli differenti. È la rivoluzione giapponese, con gli imperativi commerciali che penetrano direttamente nella produzione, invece di produrre, immagazzinare e poi vendere automobili si procede all'inverso: si produce solo ciò che si vende.

Alla grande fabbrica taylorizzata, rigida, a prevalente concentrazione di operai diretti, dove si svolge un lavoro tendenzialmente omogeneo, si sostituisce il modello di una fabbrica fortemente automa-

tizzata, con gruppi di lavoro integrati e controllati dal sistema informatico, responsabili della qualità. Attorno, una rete di servizi, fornitori di materiali, parti meccaniche tecnologicamente sofisticate, pronta ad allungarsi o restringersi a seconda dell'andamento della domanda. Ogni nuovo modello è l'occasione per accelerare l'automazione: meno pezzi che compongono la vettura, meno punti di saldatura, studio di linee di montaggio parallele per togliere la lamiera difettosa senza interrompere il flusso. Si impone la figura del «cuca», conduttore di unità automatizzata, come viene chiamato nello stabilimento di Le Mans lo specialista nella produzione integrata di avanzanti. Si lavora in un sistema di assemblaggio modulare, gruppi di tre-cinque operai polyvalenti che organizzano loro stessi il lavoro e sono responsabili della produzione. È la risposta a grandi lotte con-

tro la parcellizzazione, frutto di una tradizione aziendale che cercava di costruire un dialogo con il sindacato per gestire la nuova fase tecnologica. Si era molto discusso ed era nato perfino un progetto, Mides, che ricalcava grosso modo l'esperienza dei gruppi di produzione all'Alfa Romeo di Arese. Ma si era agli sgoccioli del momento buono della Régie Renault, nel 1982 ci fu la prima botta sul mercato francese con il passaggio dal 39 al 35%. Ecco l'occasione per rimettere in discussione le filosofie e le operazioni consuetudinarie. A Le Mans nasce un nuovo mestiere, ma ad un'analisi attenta non sfugge che le mansioni ripetitive non sono sparite, che il gruppo è persistentemente legato al posto di lavoro, che il carico di responsabilità per la gestione del sistema e il carico di lavoro comportano tensioni psicofisiche al limite del sopportabile. □ A.P.S.

PARIGI. Il laboratorio del post-taylorismo. All'inizio degli anni settanta erano gli «atelier» di Mans della Renault a imporsi sugli altri. Rompere la catena di montaggio era la parola d'ordine: gruppi di lavoratori autonomi al posto degli operai parcellizzati, alienati da mansioni ripetitive. È il primo colpo all'organizzazione della fabbrica. Ma chi sperava in una fabbrica dal lavoro liberato e creativo si sbagliava. Avverte uno studioso come Benjamin Coriat, professore all'università di Lille: «Gli ingegneri scoprono le