

Sanremo
Niente gioco al Casinò
Personale in sciopero

SANREMO Da cinque giorni il gioco d'azzardo è fermo al Casinò municipale di Sanremo per uno sciopero del personale tenuto nella tarda mattinata di ieri ha deciso la prosecuzione dell'azione. La casa da gioco sanremese dopo il noto scandalo che portò alla incriminazione di 118 persone (croupiers e giocatori) fu chiusa per 112 condanne e a quella dei politici cioè la maggior parte degli uomini dell'amministrazione comunale di pentapartito con il sindaco Osvaldo Vento in testa è gestita attualmente da un funzionario del ministero agli Interni il dottor Giorio Diaz.

Il personale denuncia la cattiva conduzione del Casinò anche se nei primi sei mesi del 1987 ha dato un gettito di 27 miliardi di lire cioè otto più dello stesso periodo dello scorso anno e ciò grazie alla installazione delle slot machine.

«È il vertice che non funziona» denunciano i dipendenti e le organizzazioni sindacali facendo riferimento alla organizzazione dei vari giochi affidata ad un esperto che si è andati a reperire all'estero in Francia, nella persona del signor Denis Baillet al quale viene corrisposto un compenso annuo di 180 milioni di lire più 3 milioni mensili per le spese in quanto vive in albergo.

Italia-Cina
Continua ad aumentare interscambio commerciale

ROMA Tessile chimico petrolchimico, macchine per la lavorazione legno, pelle, granito e marmo sono questi alcuni dei settori su cui si svilupperà nel prossimo futuro l'interscambio commerciale italo-cinese. Lo ha detto Liu Xiang Dong direttore generale del Mofert (il ministero del Commercio estero cinese) facendo un bilancio della visita compiuta in Italia da una delegazione di alti funzionari di Pechino su iniziativa del Banco di Roma. Durante i 15 giorni della missione oltre agli incontri con rappresentanti della Banca d'Italia, dell'Ufficio Italiano Cambi e del ministero del Commercio estero la delegazione cinese ha visitato circa 60 aziende di Roma, Torino, Bergamo e Padova. «È stato un viaggio costruttivo - ha detto Liu Xiang Dong - che apre le porte ad una collaborazione più stretta tra i due paesi. Purtroppo abbiamo dovuto constatare che esiste ancora una scarsa informazione reciproca sulle opportunità offerte dai rispettivi mercati. È comunque certo - ha aggiunto il funzionario cinese - che la politica di apertura di Pechino verso l'estero avrà modo di rafforzarsi ulteriormente il volume di affari con l'estero previsto nel settimo piano quinquennale è di 83 miliardi di dollari - ha continuato il capo della delegazione cinese - il 40 per cento in più rispetto al piano. Dal 1970 anno in cui l'Italia ha stabilito rapporti diplomatici con la Cina l'interscambio complessivo tra i due paesi è cresciuto di 14 volte.

L'industria auto in Europa/5

L'utopia targata Volvo

La Volvo è da anni uno straordinario laboratorio di organizzazioni del lavoro alternative al tradizionale Taylorismo. C'è stato il grande esperimento della fabbrica di Kalmar che oggi però incontra crescenti difficoltà. Ma ad Uddevalla sta nascendo uno stabilimento per il quale viene proposto un primo superamento della divisione del lavoro. Ne discutono e polemizzano sindacalisti e dirigenti aziendali.

DAL NOSTRO INVIATO
ANTONIO POLLO SALIMBENI

STOCOLMA Kalmar? Il futuro non abita più lì. Ricorda le isole del lavoro libera l'automobile prodotta di tecnologia sofisticate e operai collaborativi che le stanno attorno con il *walkman* appiccicato alle orecchie? E la schiera di sociologi sindacalisti psicologi di mezzo mondo che decantavano lo *spirit of Volvo*? Tutto da rifare o quasi. Lo stabilimento sulle rive del mar Baltico a sud della capitale non sarà più un faro e presto dovrà rassegnarsi a smettere l'abito della prima donna. Ama ripetere il presidente Pehr Gyllenhammar i nostri stabilimenti sono automatizzati quanto quelli della Fiat e degli altri grandi costruttori di automobili ma la differenza è che «da noi sono gli uomini a comandare i robot». Il sindacato che resta il partner fondamentale del compromesso sociale svedese però è sempre meno convinto. «Non vogliamo fabbriche di sudore giapponese» ribatte seriamente Ingemar Goeransson tecnico della produzione dell'Unione metalmeccanici aderente alla Lo.

Il primo scricchiolio

E Bengt Jakobsson sindacalista della nuova generazione, più intellettuale che organizzatore. «Kalmar non è stato un fallimento, ma il nostro era un sogno lungo e non ce l'abbiamo fatto». Il confronto diventa a volte schermaglia polemica ma chi si aspetta toni apocalittici e i timidi rimangono delusi. Il *fair play* ammorbidisce gli spigoli. Una cosa è certa non regge più l'immagine semplificata del modello Volvo, potente gruppo industriale in cui tutte le parti convergono spontaneamente verso la stessa direzione. Il primo scricchiolio lo diede tre anni fa un'inchiesta che fece gran discutere gli addetti ai lavori ma di cui ben presto si persero le tracce. Cinque valenti ricercatori mi sero ai raggi X lo stabilimento di Kalmar che aveva rivoluzionato il ciclo fordista della produzione.

Fabbrica umanizzata fondata sull'autonomia dei gruppi di lavoro e sulla responsabilità individuale, le mansioni alternate e più ricche di contenuto professionale, la scocca che si rovescia a novanta gradi così non si lavora più a braccia alzate nelle buche del montaggio, i piccoli e simpatici robot che curano dolcemente sui binari magnetici e trasportano carrozzerie motorizzate entro quest'anno. Ecco tornare la stagione di quelle che Jakobsson chiama «utopie provvisorie». Lo staff di Gyllenhammar e i sinda-

L'esperimento pilota della fabbrica di Kalmar sta incontrando difficoltà sempre maggiori

Ma ora ad Uddevalla si sperimenta l'idea del superamento del lavoro diviso

calisti si mettono al lavoro e inventano una fabbrica di fronte alla quale Kalmar appartiene alla protindustria. Tanti *ateliers* nei quali gruppi di operai cinque sei per vettura montano tutti i componenti dai fili elettrici al motore alle ruote agli *optional*. La carrozzeria arriva con i carrelli automatici durante il montaggio resta ferma quando è completa la vettura esce dal capannone per la prova di guida sul rullo. L'ex portuale di vendita artigiano dell'automobile di alta classe. Le difficoltà insorgono quando si tratta di misurare tempi ritmi mansioni. Dice Goeransson «La ripetitività è un male incurabile bisogna mettere in discussione il principio stesso della divisione del lavoro». La Volvo vuole una fabbrica senza tempi morti linee di montaggio nelle quali il flusso delle vetture sia costante e sia assicurato il sorpasso delle auto *standard* in modo che quelle speciali possano essere completate senza fermare il ciclo. Per dare un'idea le serie Volvo 200 e 700 implicano ottomila varianti a Torslanda prima

che venga prodotto esattamente la stessa vettura passa non due settimane. Ecco la condizione posta dal sindacato: si lavori pure al limite del possibile al montaggio salvo le pause per bisogni fisiologici fino al 97% di saturazione (97 secondi di lavoro ogni cento) ma ciascuno operaio non può restare legato a quel lavoro per più del 60% della sua giornata.

Per il restante 40% diventa elettricista addetto ai servizi di controllo impiegato ai servizi amministrativi esperto del controllo economico addetto al lavaggio degli abiti di lavoro. Un'idea che recupera la dimensione dell'uomo onilaterale nel processo produttivo fa saltare lo schema di una fabbrica divisa fra tute blu e colletti bianchi rigidamente gerarchizzati. «Lo spazio per

Tra tuta e colletto

Per il restante 40% diventa elettricista addetto ai servizi di controllo impiegato ai servizi amministrativi esperto del controllo economico addetto al lavaggio degli abiti di lavoro. Un'idea che recupera la dimensione dell'uomo onilaterale nel processo produttivo fa saltare lo schema di una fabbrica divisa fra tute blu e colletti bianchi rigidamente gerarchizzati. «Lo spazio per



«Stiamo perdendo utili ci salva il mercato Usa»

STOCOLMA «Dieci anni fa dissero che eravamo dei fessi perché mentre i grandi produttori facevano quattrini con le automobili noi pensavamo al camion. Poi abbiamo cominciato a diversificare il gruppo sfondando anche nel settore alimentare e ci hanno criticato tutto il mondo. Ora invece la nostra strategia ha pagato e bene. Lo so, i giapponesi stanno entrando nella nostra area di mercato in grandi forze ma noi siamo in vantaggio. Facciamo questo lavoro da sessant'anni». È ottimista il vertice della Volvo. E le malelingue che avevano gridato allo scandalo quando Gyllenhammar (letteralmente martello d'oro) era assunto alle massime cariche

perché aveva sposato la figlia del vecchio amministratore delegato ora taccono. Dice Hans Renstroem responsabile delle comunicazioni. «Cose del passato contano solo i risultati. Quando ci fu il primo choc petrolifero siamo stati in sella grazie ai nostri investimenti nei veicoli pesanti e oggi siamo al terzo posto dopo Mercedes e Renault. Nella nostra fascia del mercato dell'auto siamo secondi dopo Mercedes, nelle station wagon siamo leader assoluti. E le garantisco meglio essere secondi nella gamma alta che primi in altre nicchie che garantiscono profitti bassi: il 70% delle vendite e il 80% dei nostri profitti arrivano proprio da là». Sta di fatto che la Volvo nel primo trimestre di quest'anno ha accusato un calo degli utili del 18% soprattutto a causa del declino del dollaro. La grande rivale Saab non sta meglio per il 1987 prevede un calo dei profitti per la prima volta dopo undici anni. Per il gruppo di Gyllenhammar il mercato americano è importantissimo nel 1986 ha venduto 110mila automobili contro le 70mila assorbite dal piccolo mercato svedese. Nel quartier generale di Göteborg si pensa di avere ancora parecchi margini. «Fino a quando il dollaro non scenderà oltre le quattro corone (poco più di ottocento lire ndr) non avremo guai seri» assicura Renstroem. E aggiunge «Per noi che vendiamo il 80% delle vetture all'estero l'area del dollaro è fondamentale. Ma



Giuseppe Avolio

Intervista ad Avolio Temo per questa agricoltura

«La situazione è diventata più pesante rispetto ai mesi scorsi. Basta pensare da una parte all'eccessiva crescita della domanda interna per consumi e, dall'altra, al vincolo della bilancia dei pagamenti, che lo scorso anno fu allentato dalla favorevole congiuntura internazionale». Giuseppe Avolio, presidente della Confcoltivatori, risponde così ad una domanda sull'attuale congiuntura economica.

GIUSEPPE VITTORI

ROMA Allora, Avolio, che rischi ci sono? Il rischio che si corre in mancanza di opportune politiche per fronteggiare la situazione è l'intervento della Banca d'Italia attraverso la leva monetaria. In questo modo saranno penalizzati gli investimenti e le attività produttive. Non a caso già da qualche settimana si avvertono sul mercato finanziario chiari sintomi di un rialzo dei tassi di interesse, specie sui titoli e sulle operazioni di medio e lungo termine. Si delinea, così un quadro dei pericoli cui la nostra economia può andare incontro se non si attua con urgenza una rigorosa politica di rilancio produttivo e di risanamento dei pubblici servizi.

Quali sono invece gli interventi prioritari a parere dell'organizzazione che lei dirige? Le linee principali d'azione riguardano il problema fiscale che deve essere affrontato sia dal punto di vista congiunturale (per evitare una nuova stretta creditizia) sia sotto il profilo dell'equità perché non è più possibile caricare la maggior parte degli oneri sul lavoro e sulle imprese che esportano. Occorre inoltre migliorare l'efficienza dei servizi pubblici e della pubblica amministrazione e ammodernare le infrastrutture di cui il paese ha bisogno per raggiungere una più alta efficienza. L'agricoltura e il Mezzogiorno sono i più interessati ad una politica di ampio respiro.

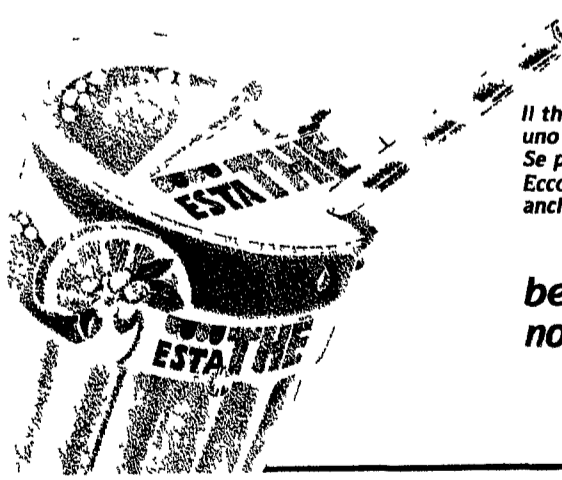
Come è possibile affrontare questi problemi? Anche la situazione economica conferma l'esigenza da noi già prospettata di una sollecita soluzione della crisi di governo. La presenza di un governo in piena efficienza fondato su una maggioranza non litigiosa e in grado di mantenere buoni rapporti con l'opposizione è richiesta anche dalla gravità dei problemi che si pongono sul piano internazionale. Dopo il vertice di Venezia e il fallimento del Consiglio dei capi di Stato e di governo della Comunità europea la tendenza a sottovalutare i problemi agricoli permane. È una tendenza che il mondo agricolo deve contrastare con unità di intenti. Con questo spirito dopo la consultazione elettorale ci accingiamo alla seconda fase della nostra attività per il 1987. Abbiamo convocato il Consiglio generale per il 18 e il 19 luglio. In quella sede saranno definite le iniziative più opportune da adottare per affrontare la situazione nuova dopo le elezioni.

Come stanno le cose oggi nei rapporti tra le maggiori organizzazioni professionali? In una realtà nuova ma più difficile della precedente, la necessità della politica delle intese e delle convergenze appare più evidente. La situazione presenta segnali contraddittori, ora si registra una rigorosa politica di rilancio produttivo e di risanamento dei pubblici servizi. In una situazione economica più pesante, quali soluzioni ritenete utili per l'ulteriore sviluppo del settore agricolo? Per quanto riguarda l'agricoltura segnaliamo 4 questioni urgenti: 1) correzione del Piano agricolo nazionale, per centrarlo meglio sull'imprenditoria coltiva; 2) riforma delle pensioni per garantire condizioni di parità per i coltivatori; 3) efficiente rete di servizi, per aiutare i coltivatori a diversificare le produzioni e ad usare tecniche che garantiscano la qualità dei prodotti salvaguardando l'ambiente; 4) riforma della Pac.

Una delle «novità» scaturite dalle elezioni è costituita dalla presenza nel nuovo Parlamento del Verde. Come li considerate: amici o avversari? Noi siamo portati a considerare i Verdi non come avversari ma come nostri alleati. Tutta via esistono all'interno di questo movimento posizioni preconcette nei riguardi dell'agricoltura che è utile chiarire in un libero confronto. Teniamo anche conto che è diffusa una maggiore consapevolezza nel paese dei problemi dell'ambiente ciò induce le forze politiche ad un'apertura di credito ad una disponibilità verso i Verdi.

dissietante per natura

ESTATHE
FERRERO



Il the al limone e, per sua natura, uno dei dissietanti migliori. Se poi il the e di ottima qualità, allora è Estathe. Ecco perché Estathe disseta sempre, anche non ghiacciato.

bevanda di thé al limone, non gassata senza coloranti