

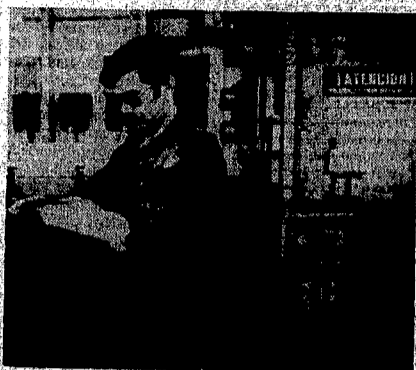
Inchiesta sull'Europa/9

Intervista a Carlos Berzosa
preside di Economia a Madrid
Sviluppo industriale e condizioni allettanti per gli investimenti esteri
ma restano problemi strutturali ed una falsa crescita: cosa accadrà nel '92?

«Spagna fragile? No, divisa in due»

Con lo sguardo verso il '92, la Spagna si divide in «apocalittici» e «integrati». Per il governo, il tessuto industriale si è rinnovato e può affrontare con fiducia l'appuntamento del Mercato unico. Per altri osservatori, invece, questo resta un paese di «sole e lotterie» destinato ad un ruolo marginale. Ma sentiamo Carlos Berzosa, preside della facoltà di Economia dell'Università di Madrid.

OMERO CIAI
MADRID. Allora professore, turismo, lotterie e una crescita con molte ombre che tende a generare più rendite finanziarie che investimenti. Cosa ci si può attendere dalla liberalizzazione del '92?
Non semplificherei troppo. È vero che l'infrastruttura dell'economia spagnola si è ringiovanita. È più dinamica ed ha acquistato un grado sufficiente di maturità. Certo non siamo ai livelli di sviluppo di altre economie comunitarie ed il quadro generale presenta diversi fattori di forte squilibrio. Ad esempio, il tasso di disoccupazione (19%) e le profonde differenze regionali. Ovviamente non è una situazione tanto fragile come quella di un paese che passa il tempo con il tamburello. I tori



Un operaio al lavoro alla Seat di Barcellona

pa mentre questa cambia marcia con l'applicazione del trattato comunitario.
Chi rischia di pagare il prezzo più alto?
L'occupazione, probabilmente. Almeno in una prima fase l'impatto della concorrenza europea avrà effetti traumatici per la piccola e media industria. Poi si sommeranno anche le differenze di reddito perché temo che l'Europa che si avvicina sarà soprattutto un progetto di unione mercantile, e solo in una seconda fase anche un progetto sociale.
La vista dell'unità, in Spagna c'è anche una grave questione territoriale?
La tendenza principale riguarda le regioni che confinano con la Francia. Per cui si potrebbe tracciare una diagonale dal paese basco fino a Valencia. Tutto ciò che sta ad est, e in particolare la zona della Valle dell'Èbro (Navarra, Aragon e La Rioja), registrerà i più alti tassi di crescita nei prossimi anni, mentre le regioni che si trovano ad ovest di quella diagonale sembrano già spacciate.
Non c'è anche il rischio che per conservare questo trend

di crescita al doppio della media europea (3%), la politica sociale del governo diventi sempre più debole, aumentando le facilitazioni fiscali e la flessibilità del mercato del lavoro?
Se consideriamo che quasi l'80% dei posti di lavoro creati quest'anno sono precari, questa tendenza è già evidente. In questo senso il futuro dipenderà dalla capacità di risposta dei sindacati. Ma sono le contraddizioni della situazione economica spagnola, con grosse sacche di sottosviluppo e molta disoccupazione, a favorire una politica economica di taglio neoliberalista, con un mercato del lavoro molto flessibile e grossi risparmi fiscali alle industrie che creano posti di lavoro.
Qual è la sua opinione sulla politica del governo attuale di avvicinamento all'appuntamento dell'unificazione?
È una politica con poca prospettiva, a breve termine, preoccupata soltanto dalle situazioni congiunturali (come i tassi di interesse) e, soprattutto, con poca visione di futuro rispetto alla Comunità. Adesso per esempio, in vista delle

Olimpiadi di Barcellona e dell'Esposizione universale di Siviglia del 1992, sono stati varati i finanziamenti per sostituire i binari di tutta la linea ferroviaria spagnola che hanno una larghezza maggiore di quelli della rete europea. È un progetto pazzesco ed inutile, con un costo troppo elevato rispetto al volume di traffico delle merci e delle persone tra la Spagna e la Francia. Invece di investire nella sanità o nei trasporti urbani, cambiamo la larghezza di migliaia di chilometri di binari per farli uguali a quelli francesi. Ecco, questo per me, è un modo di buttare i soldi dello Stato.
(Fine)
Le precedenti puntate sono state pubblicate:
● 7 maggio (mercato unico e impresa), 12 maggio (produzione e commercio), 16 maggio (la questione fiscale) di Marcello Villari.
● Francia, 14 maggio e 23 maggio di Gianni Marsilli.
● Inghilterra, 18 maggio di Alfio Bernabei.
● Germania, 21 maggio di Paolo Soldini.
● Spagna, 9 giugno (oltre all'odierna) di Omero Ciai.

ITALIANI & STRANIERI

Al voto 600mila emigrati cittadini con meno diritti

GIANNI MADRUSO

L'antico nodo della rappresentanza degli emigrati nell'europarlamento è stato affrontato positivamente dal Pci attraverso la rappresentazione, nelle proprie liste, dell'eurodeputata Francesca Marinaro. Si tratta di una riconferma significativa: dopo la prima elezione, avvenuta nel 1984, e dopo un quinquennio speso al servizio del riconoscimento dei diritti degli emigrati italiani e degli immigrati in Europa, Francesca Marinaro, essa stessa emigrata e figlia di emigrati siciliani in Belgio, è candidata per la seconda volta nella circoscrizione elettorale nordoccidentale. D'altra parte il Pci, ancora una volta, pone al centro del suo programma la volontà di battere per «costruire l'Europa dei cittadini che riconosca e affermi uguali diritti e pari opportunità per tutti, senza distinzioni di sesso e di nazionalità». In particolare afferma la necessità di assicurare la parità giuridica agli immigrati provenienti dai paesi terzi, per i quali propone l'approvazione della Carta dei diritti. Inoltre per i nostri connazionali all'estero il Pci ripropone l'appello lanciato da Occhetto alla «Conferenza nazionale» e sostiene che l'Italia ha contratto, ponendo fine alla grande crisi dell'Italia, dei governi della massa media, della scuola, nei confronti degli emigrati italiani. Insieme al problema della rappresentanza degli emigrati si pone quello della loro partecipazione al voto, sia esercitando il proprio diritto nel seggio appositamente allestiti negli altri 11 paesi della Cee, sia ritornando in patria.
I connazionali che sceglieranno di votare nei seggi all'estero, presso i Consolati o altre sedi concordate, si sono iscritti in appositi elenchi. Il loro numero è di 600mila (per l'esattezza a fine maggio risultavano 574.596).
C'è chi spera che possano aumentare, ma questa eventualità è pressoché impossibile. Viceversa è assai probabile che il numero degli aventi diritto possa assottigliarsi a seguito della revisione delle liste attualmente in corso: la quale porterà a una «pulizia» degli elenchi attraverso l'eliminazione di eventuali «errori» o doppioni.
Tutto sommato, nonostante il consistente sforzo organizzativo e le molte aperture negli ultimi tempi, la situazione non è cambiata molto rispetto al passato. Tra l'altro, nessuno deve farsi trarre in inganno dal numero dei quasi 600mila iscritti nelle liste. L'esperienza insegna che il numero degli effettivi votanti all'estero sarà di gran lunga inferiore, forse meno della metà. Nel 1984, quando il numero complessivo degli aventi diritto iscritti nelle liste era pressoché analogo, i votanti furono appena il 42%, 230.804.

Quel robot è «impazzito». Ferito un operaio

«Falcato» alla Fiat-Rivolta, ne avrà per quaranta giorni. Il «montatore» automatico si era bloccato, poi rimesso in moto improvvisamente.

MICHELE COSTA
TORINO. È successo in uno dei tanti impianti robotizzati del grande stabilimento automobilistico di Rivolta, quello che monta automaticamente le molle degli ammortizzatori. Un robot si è bloccato. Sono accorsi gli

operai delle manutenzioni per ripristinare l'impianto. Improvvisamente il robot si è messo in moto e col suo pesante braccio ha «falcato» Silvano Rocchia, di 42 anni, proiettandolo contro un magazzino di rifornimento dei pezzi.
Si è temuto il peggio. Ci sono voluti diversi minuti per liberare lo sventurato: dalla morsa in cui era stretto, tra il braccio del robot ed il magazzino. Per fortuna, all'ospedale Cto, i medici hanno giudicato il Rocchia guaribile in soli 40 giorni per la frattura di un omero, ferite e contusioni in varie parti del corpo.
Come sempre, quando si tratta di infortuni sul lavoro avvenuti nei suoi stabilimenti, la Fiat ha cercato di non far trapelare nulla dell'accaduto. Ha privato così molti giornali della possibilità di imbastire articoli di colore sul robot che «impazzisce» ed assale

un uomo mandandolo all'ospedale, come fanno quando simili notizie giungono dal Giappone, dove gli infortuni dovuti a robot stanno diventando piuttosto frequenti.
Ma i robot non «impazziscono», per il semplice motivo che la pazzia è una prerogativa degli esseri intelligenti, mentre i robot sono irrimediabilmente «cretini», sono solo esecutori passivi di programmi elaborati da un computer. Come molti cretini, però, sono pericolosi ed imprevedibili.
I robot, sempre più potenti e veloci, possono essere pericolosi. Il robot protagonista dell'infortunio di Rivolta, uno «Smart» del Comau-Fiat, ha la forza per sollevare pesi di un quintale. Le industrie, come tagliano i tempi agli operai, cercano di farli lavorare sempre più in fretta. Siamo al punto che i programmatori devono dividere ogni movimento di un robot in una fase di accelerazione ed una fase di frenata, altrimenti il braccio del robot arriverebbe con tanto impeto sui pezzi, in lavorazione da fraccassarli. Questa combinazione di forza e velocità diventa micidiale.
Ma soprattutto i robot sono pericolosi perché imprevedibili. A differenza delle macchine tradizionali, eseguono sequenze di lavoro molto

lunghe e complesse. È quindi difficile ricordare che movimento sta per fare un robot in un certo momento. Inoltre possono modificare i cicli di lavoro a seconda delle circostanze. Se, per esempio, il pezzo che deve prelevare da un apposito contenitore è mal posizionato, il robot si ferma. Ed è appunto questo intoppo che si era verificato nella fabbrica di Rivolta.
Con macchine così pericolose, la soluzione antinfortunistica da adottare deve essere radicale: recitare tutta l'area di lavoro del robot, in modo che nessuno possa accedervi mentre è in funzione. L'alimentazione elettrica deve staccarsi automaticamente quando i manutentori entrano nel recinto per risolvere intoppi (che su impianti così complessi si verificano più volte al giorno).
A Rivolta, come in altre fabbriche Fiat, c'è una transenna attorno al robot. Ma è alta solo un metro e persino un bambino può superarla agevolmente. È chiaramente un'alibi. Quando un robot si blocca, i capi invitano i manutentori a scavalcare il recinto e ad intervenire sulla macchina: sotto tensione per risparmiare tempo e non perdere produzione. Se poi capita la disgrazia, la Fiat può dire che le transenne erano state messe.

Addio, vecchio «maggiolino» In Messico arriva la Golf

TOKYO. Il mitico «Maggiolino» prodotto dalla Vw, protagonista della rinascita economica della Germania del dopoguerra, scompare definitivamente dal mercato automobilistico. Entro la fine di quest'anno infatti anche l'ultima fabbrica in Messico del gruppo Audi-Volkswagen ad avere nelle sue catene di montaggio il «capo» dell'auto per tutti i mestieri, il Maggiolino, il modello, l'antico non è ancora ufficiale, ma proviene da fonti industriali vicine al colosso automobilistico tedesco: chiude un'epoca della storia automobilistica durata più di 50 anni. Il Maggiolino, nato nel 1937 per volere di Hitler, come auto per il popolo (per questo il nome Volkswagen), ebbe il suo periodo d'oro nel dopoguerra, arrivando ad essere venduto in tutto il mondo, in più di 20 milioni di esemplari. Nel 1975, con il nuovo corso deciso negli stabilimenti di Wolfsburg per fronteggiare la concorrenza internazionale, fu sostituito dalla più moderna «Golf». La produzione passò poi nel 1978 dalla Rn agli stabilimenti di Brasilia, Nigeria, Sudafrica e Messico.
Qualche anno dopo anche le fabbriche di Brasilia, Nigeria e Sudafrica avevano cessato la produzione di questo modello, tranne appunto lo stabilimento messicano. Ora anche in Messico la catena di montaggio dovrà essere riconvertita alla produzione della «Golf».

BLUELINE, RED, 1.5 TI S: LE 33 IN SERIE LIMITATA.

Le 33 BlueLine, Red e 1.5 TI S sono auto esclusive perché prodotte in serie limitata. BlueLine è una 1300 S raffinata ed elegante; Red, sempre 1300 S, è grintosa e sportiva; mentre 1.5 TI S è giovane e versatile. Tutte e tre hanno il leggendario motore boxer, che permette una guida brillante e sicura, e sono dotate di allestimenti speciali compresi nel prezzo. Affrettatevi subito dal vostro Concessionario per scegliere quella che preferite, perchè BlueLine, Red e 1.5 TI S andranno a ruba.

ALFA ROMEO

33. LA NUOVA VOGLIA DI GUIDARE.