

◆ **Il ministero dei Trasporti conferma il trend positivo dell'industria automobilistica: arrivano dalle vetture di «alta gamma» i migliori risultati**

# Auto, continua il boom delle immatricolazioni. Ma rallenta l'usato

## Calano i passaggi di proprietà dell'8%. Va ai marchi Fiat il primato delle vendite

ROMA Non c'è crisi per le quattro ruote, anzi: per il terzo mese consecutivo cresce il mercato del nuovo mentre persiste la frenata del mercato dell'usato. Dopo le performance di gennaio (+18,42%) e febbraio (+11,76%), a marzo le immatricolazioni sono infatti aumentate del 4,08% rispetto allo stesso mese del '99 (261.200 auto vendute). I dati sono del ministero dei Trasporti che registra nello stesso periodo un calo dell'8% nei passaggi di proprietà, spia del movimento dell'usato. Primato vendite a Fiat (immatricolate 97mila vetture a marzo contro le 93mila dello stesso mese '99) con piccoli spostamenti tra i mar-

chi del gruppo (leggera flessione Fiat, segno più per Alfa Romeo e Lancia Autobianchi, seguita, tra gli stranieri, da Opel (24mila unità, il 14,93% in più rispetto al '99), Volkswagen e Ford. Altalenanti ma con buoni risultati le francesi Peugeot, Citroën e Renault. Altro segnale positivo per le aziende le maggiori vendite tra le auto di alta gamma dove primeggiano le tedesche. Primo fra tutti il marchio nobile della Volkswagen, Audi, che ha guadagnato il 41,89%. Cresce anche Bmw, soltanto Mercedes perde terreno (-8,3%) mentre si controllano le orientali, tra cui se cala del 13,26% Nissan, Toyota aumenta

del 57,68% Toyota e crescono Hyundai (+8,02%) e Daewoo (+6,15%).

Una lettura dietro i numeri è quella dell'Anfia, Associazione delle industrie auto italiane, per la quale «l'accelerazione della domanda in questa prima frazione dell'anno riflette le pressanti iniziative commerciali delle case automobilistiche, che continuano ad adottare politiche di marketing estremamente onerose» oltreché aggressive quanto a concorrenza. Per l'Anfia «il positivo andamento del mercato è dovuto, oltre che al miglior clima economico, anche alla necessità degli automobilisti di disporre di una

### LA "TOP TEN" DEI MODELLI

I modelli più venduti a marzo 2000 secondo le elaborazioni Anfia/Unrae su dati del Ced-Ministero dei Trasporti

#### BENZINA + DIESEL

Fiat Punto	29.855
Lancia Y	11.286
Fiat Seicento	10.245
Opel Corsa	8.759
Ford Focus	8.706
Fiat Panda	8.482
VW Golf	7.664
Peugeot 206	7.590
Opel Astra	7.145
Renault Clio	6.707

#### DIESEL

Ford Focus	5.882
Fiat Punto	4.648
Opel Astra	4.509
VW Golf	4.289
Fiat Marea	2.944
Lancia Lybra	2.766
Renault Megane	2.708
Fiat Bravo/a	2.680
Alfa Romeo 156	2.314
VW Passat	2.271

vetture catalizzate», per non incorrere quindi neidivieti di circolazione, ormai sempre più frequenti e fiscali ovunque. Divieti che sono la morsa nella quale si trovano, stima l'associazione dei costruttori, 15 milioni di vetture a benzina e diesel non ecologico, gran parte delle quali non sarebbero recuperabili all'uso non inquinante. Poi c'è chi, come il Centro studi Promotor, giudica questi numeri «lievemente me-

no positivi di quanto ci si potrebbe attendere sulla base delle immatricolazioni» causa le cosiddette auto a «chilometri zero» e il mercato dell'usato. Per il Csp «le auto a km zero sono utilizzate da case e concessionari per arrotondare i dati su immatricolazioni e quote di mercato», mentre sull'usato «la buona congiuntura del nuovo potrà continuare solo se accompagnata da una ripresa del mercato dell'usato».

# In Inghilterra è crisi della Rover e il Labour trema. La Bmw chiude e i manifestanti di Birmingham se la prendono con Blair

ALFIO BERNABEI

LONDRA Bmw, Honda, Ford. La crisi delle case automobilistiche trapiantate in Inghilterra si intensifica. O se ne vanno oppure tagliano posti di lavoro. È uno sconvolgimento sociale e politico con ripercussioni anche sul futuro del governo di Tony Blair. Il passaggio dall'industria manifatturiera in gravissima crisi a quella dell'alta tecnologia nelle comunicazioni e nei servizi, così fortemente sostenuto dai laburisti, prospetta una transizione irta di tensioni. Migliaia di operai e tecnici si trovano davanti allo spettro della disoccupazione. Domenica scorsa a Birmingham s'è vista una delle più imponenti dimostrazioni dai tempi dello scontro dell'ex premier Margaret Thatcher coi minatori nel 1984-85. Quasi centomila persone sono scese in strada e già si parla di una nuova manifestazione, questa volta a Londra. Tra i dimostranti di Birmingham, oltre ai dipendenti Bmw, c'erano quelli di altre fabbriche automobilistiche, tutti preoccupati perché il futuro di questo settore sotto la pressione del mercato globale tende a creare delle fusioni tra le compagnie col risultato di posti di

lavoro in meno. I manifestanti se la sono presa più con Blair che con la Bmw. La decisione della fabbrica tedesca di vendere gli stabilimenti della Rover a Longbridge è stata motivata dalle perdite subite e dal fatto che la sterlina è troppo forte.

Ieri un comitato interparlamentare a Westminster ha ascoltato il ministro all'Industria Stephen Byers sul caso Bmw. È accusato di non aver recepito gli avvertimenti che erano venuti da Joachim Milberg della Bmw. Milberg dice che il 22 dicembre scorso avvertì Byers che ormai erano state messe sul tavolo «strategie alternative» perché così non si poteva più andare avanti. Milberg ha precisato: «Dopo l'annuncio che avevamo deciso di vendere la Bmw, Blair mi telefonò deplorando che il suo governo non era stato informato. Gli feci notare che invece che avevamo tenuto (Byers) al corrente della situazione durante tutto il tempo». Lo shock degli stabilimenti di Longbridge, vicino Birmingham, è aggravato dalla decisione della Bmw di vendere la Rover all'impresa anglo-tedesca Alchemy Partners che non ha nessuna esperienza del mercato dell'auto ed è ritenuta un «venture capital group» di quelli che un giorno si gettano su

una cosa e un giorno su un'altra guidati dall'idea di un rapido guadagno e non necessariamente interessati a progetti a lungo termine. Alchemy s'è imposta con una catena di ristoranti e nel settore dei fast-food. Il governo Blair dopo aver confermato che non poteva far nulla per salvare la Rover né con iniezioni di denaro, né con suggerimenti creativi di altri tipi di partnership tra pubblico e privato, ha stanziato circa 130 milioni di sterline per riqualificazione delle maestranze e ammortizzatori sociali. Attualmente ci sono 27 deputati a Westminster che provengono dalle Midlands e 23 sono laburisti. La paura del Labour è che col sistema elettorale maggioritario ci vuole poco a perdere molti di questi seggi a beneficio dei conservatori o dei liberaldemocratici. I licenziati della Rover potrebbero essere solo diecimila, ma come effetto collaterale si parla di oltre cinquantamila posti in meno. Alwyn Thomas dell'associazione dei tecnici e ingegneri dice: «L'Alchemy vorrebbe occuparsi solo di una nicchia di prodotti. L'unico percorso che abbiamo è quello di lottare per tenere aperta la fabbrica con produzione a pieno volume». Schizza una soluzione diversa: «La Bmw ha of-

ferto all'Alchemy un miliardo di marchi per rilevare la fabbrica, il governo laburista ha stanziato 130 milioni di sterline per alleviare la crisi e dovrà spendere altri 500 nei vari contributi ai disoccupati. Si potrebbero mettere insieme queste cifre per consentire l'acquisto dello stabilimento, per esempio al miliardario John Hemming che conosce bene i bisogni locali e ci tiene a preservare produzione e posti di lavoro?». Tim Parker della Maf, associazione dei manifatturieri è deluso col governo e non spera molto da un'industria che per sopravvivere deve giocare d'azzardo in un clima sempre più competitivo. Sospetta che sei anni fa la Bmw comprò la Rover solo per evitare di essere divorata da altri

predatori. All'epoca si diceva che nel giro di cinque anni le case automobilistiche sarebbero rimaste poche al mondo, la Gm, la Ford, una nell'estremo oriente e una o due in Europa. «Così comprò la Rover e adesso la butta con un atto di puro vandalismo». Corrono strane voci tra gli operai delusi. La Bmw da anni avrebbe agito come se volesse sganciarsi da Longbridge e ci si domanda perché abbia deciso di vendere quando cominciava ad poter sfruttare appieno la fabbrica. Ma la Bmw ribatte cifre alla mano: calo del 26% delle vendite Rover nel '99 con appena il 6,25% del mercato britannico e due milioni di sterline al giorno in perdite, non si poteva continuare.



Il trasporto di Rover fuori lo stabilimento di Birmingham

Hodgson/Reuters

### L'INTERVISTA

## Volpato: «Terziarizzazione, la ricetta per acquisire nuovo capitale di rischio»

GIOVANNI LACCAPO

MILANO A quali logiche risponde la terziarizzazione, in particolare della Fiat? Ne parliamo con Giuseppe Volpato, docente di Economia e gestione delle imprese e dei settori industriali e preside della facoltà di economia della Università Ca' Foscari di Venezia.

Perché Fiat terziarizza? «In questa fase le case automobilistiche hanno l'esigenza di reperire risorse finanziarie per investire in progetti ritenuti molto importanti in campo competitivo. Uno dei modi è di esibire un bilancio in buona salute, con una buona redditività degli investimenti, perché ciò consente di fare aumenti di capitale, e quindi acquisire capitali di rischio, oppure di chiedere al sistema finanziario dei prestiti, che sono tanto meno onerosi quanto più l'azienda appare in buona salute. Ecco perché quasi tutte le case automobilistiche stanno terziariz-

zando molte loro attività».

La terziarizzazione, che cosa consente?

«Nel momento in cui io vendo impianti, know-how, oppure degli asset (beni di una società, ndr) a dei fornitori, io acquisisco risorse e posso trasferire in nuove iniziative le risorse che prima avevo immobilizzato in questi impianti. Nel contempo, che cosa accade? Se trasferisco attività che il mio fornitore è in grado di attuare in modo più efficiente di me - vuoi perché il fornitore possiede un know-how specifico, vuoi perché utilizza manodopera a costo medio inferiore al mio, vuoi perché ha un livello di conflittualità più bassa - io posso pagare quelle attività un po' meno di quello che costavano a me. Dunque tratteremo una fetta superiore di valore aggiunto».

Allora la terziarizzazione risponde ad una logica puramente finanziaria?

«Dipende dalla accezione che si attribuisce al termine, in quanto gli aspetti

economici e finanziaria, ancorché distinti, sono strettamente correlati. L'obiettivo, da un lato, è acquisire e trasformare gli investimenti in risorse finanziarie da impiegare in attività ritenute strategicamente più importanti. Da un altro lato, per le aziende dell'auto si tratta di migliorare l'immagine reddituale per acquisire dal credito capitale di rischio».

In che cosa consiste l'aspetto industriale del passaggio di attività?

«Il prodotto del mio fornitore deve avere la stessa qualità del mio, ad un costo più basso. Ciò può derivare dal fatto che il fornitore è più bravo di me e, poiché io sono un cliente importante, lui è disposto a trasferire sul mio prodotto una parte della sua efficienza. Oppure, il fornitore non è più capace di

me ma, istituzionalmente, gode di condizioni più favorevoli. Ad esempio, un'impresa piccola non ha certi vincoli di natura normativa, oppure non ha una conflittualità sindacale elevata come nella grande impresa. In ogni caso,

l'aspetto industriale è necessario perché, se non c'è un salto di efficienza, si aprono due possibilità: o viene a mancare lo sconto sul prodotto acquistato all'esterno, ed in tal caso la redditività aziendale non migliora, oppure addirittura, caso ancora peggiore, il componentista gestisce l'attività peggio di quanto non riusciva a fare la casa automobilistica, ed in tal caso sono dolori perché il prodotto presenterà una serie di inconvenienti che si riverseranno sul cliente, il quale si arrabbierà e molla il prodotto».

E dal punto di vista dell'occupazione?

«Nasce un problema perché il personale viene trasferito da un'azienda ad un'altra, spesso con una mobilità geografica del personale, che non viene licenziato ma è forzato a spostarsi. Ciò può accadere anche nel caso in cui non si spostino gli impianti, i quali potrebbero restare dove sono e passano di proprietà al fornitore, il quale però attua le sue razionalizzazioni e può decidere una diversa organizzazione di determinati servizi. Se per il dipendente cambia solo il nome dell'azienda, già questo fatto può avere riflessi non trascurabili. Ma è possibile che cambia anche il posto di lavoro, andare a lavorare nella cintura torinese o anche da uno stabilimento all'altro nel giro di pochi mesi».

Ma in concreto cosa accade con la Fiat?

«Si passa da una grande azienda, ad alta protezione sindacale, ad aziende con bassa protezione sindacale, e ciò costituisce un altro elemento di sfavore, an-

### L'ANALISI

## DAL FORDISMO ALLA FLESSIBILITÀ

## IL NUOVO CREDO DELL'INDUSTRIA

di MICHELE URBANO

Dal «fordismo» al «flessibilismo». Con la fabbrica-catena-di-montaggio che diventa sempre più piccola mentre sempre più grande è il numero dei lavoratori che, con neologismo poco azzeccato, sono stati definiti «atipici». C'è un rapporto tra i due fenomeni? E chi sono i soggetti interessati? I lavoratori o anche l'impresa? Ma quali erano gli obiettivi del «fordismo»? Qual era il senso, lo scopo, di dare «forma», organizzazione, ai principi del «taylorismo»? Erano sì, quelli di produrre di più o se, si preferisce, quelli di costringere i lavoratori a produrre di più. Ma prima di raggiungere questo traguardo doveva essere risolto un altro problema: quello di rendere ininfluente le differenze tra i lavoratori, di renderli intercambiabili. E infatti più si parcellizzano le funzioni riducendole a operazioni definite, elementari e ripetibili, meno contano le diversità soggettive. Bianco o nero, istruito o analfabeta, giovane o vecchio, purché in buona salute, può avvitare in trenta secondi un bullone che gli passa sotto il naso. Idem per i lavori amministrativi, dove pure il «fordismo», malgrado nell'immaginario prevalga sempre il modello-fabbrica, ha avuto estese applicazioni. Il controllo formale degli assegni in una grande banca era una delle operazioni più «automatizzate» (e più alienanti) che si possa immaginare. Ma da anni non è più così. E a spingere per il cambiamento non è stato solo sua maestà il computer che ha reso obsolete e diseconomiche tutta una serie di funzioni. Si pensi, ad esempio, alla tenuta degli archivi. Un solo computer ha sostituito decine di addetti e liberato centinaia di metri di scaffali. Sullo sfondo della globalizzazione economica, in perfetta sinergia con il diffondersi dell'informatizzazione, hanno operato altre due formidabili molle, che hanno a loro volta sollecitato il cambiamento e l'estendersi della «flessibilità» come prassi strutturale. E la prima ha avuto effetto soprattutto sulle forme societarie: la necessità di aumentare il capitale di rischio ha portato a «esternalizzare» tutta una serie di funzioni e servizi che «immobilizzavano» quote di capitale. La seconda, invece, risponde all'esigenza di migliorare sempre più la qualità del prodotto per battere la concorrenza. Eva da sé che l'innovazione continua si scontra contro le rigidità implicite alla «filosofia» della catena di montaggio che, per definizione, richiede, invece, stabilità di produzione: anche per ammortizzare l'investimento (una catena di montaggio costa parecchi miliardi). Nel primo caso, come effetto principale, si è avuto un progressivo allontanamento - le «esternalizzazioni» - di tutta una serie di lavorazioni o funzioni, originariamente integrate nella «fabbrica-mondo». Si è materializzata così una sor-

ta di flessibilità societaria che riproduce nuova flessibilità. È evidente, infatti, che le società esterne sono legate ai cicli di mercato della casa-madre che aumenterà o diminuirà gli ordini a seconda delle esigenze. Per far fronte a questa altalena la società «esterna» è quasi costretta a organizzarsi in maniera flessibile preferendo, ad esempio, lo straordinario, il lavoro interinale o collaborazioni professionali a nuove assunzioni. Ma pure quella che con enfasi si chiama «qualità totale» ha imposto flessibilità. Con il ridursi dei mercati nazionali protetti (o monopolistici) e la possibilità per milioni di consumatori di scegliere in assoluta libertà, in qualsiasi parte del pianeta, reddito permettendo, in base al rapporto prezzo-qualità anche le imprese si sono dovute adeguare. Qual è, anche in questo caso, l'appetibilità reale delle vecchie teorie tayloristiche? Ovvero, il cuore della produzione meccanica o di prodotti di largo consumo (tessile e abbigliamento, per esempio) non potrà fare a meno di una impostazione «fordista». Ma non è forse vero che molte delle aziende che guardano alla «new economy» pratica-no le vecchie teorie tayloristiche. Un esempio? I «call center» dove centinaia di giovani sono organizzati come nella più classica catena di montaggio con tempi e ritmi rigidamente predefiniti e dove l'unico elemento di flessibilità è rappresentato dal tipo di contratto. Insomma, il fordismo è tutt'altro che morto. Anche se nella fabbrica tradizionale ha oggi confini sempre più ristretti. Cos'è accaduto alla Fiat? Che nel giro di un decennio migliaia di lavoratori sono stati trasferiti a società esterne pur continuando a fare esattamente quello che facevano prima. Ma anche questa è flessibilità pure se nella sua dimensione societaria. È su questo sfondo che si deve cominciare a misurare il boom del lavoro atipico: come espressione cioè di un «flessibilismo» della forza lavoro che è strettamente funzionale alle necessità di una nuova fase del sistema industriale che tutto lascia supporre durerà a lungo. Insomma, se la catena di montaggio era la risposta organizzativa di un sistema manifatturiero dominato da interessi e, quindi, da logiche monopolistiche e nazionalistiche, la «flessibilità» è l'esigenza di un sistema globale che se vuole continuare a guadagnare e distribuire dividendi deve poter contare su una libertà di movimento - rispetto al mercato e ai modi di produrre - sempre più alta e incisiva. Una svolta che porta con sé un carico di problemi enormi. In un secolo abbondante, infatti, lungo la catena di montaggio si era sviluppato un movimento che aveva lentamente costruito un sistema di diritti e garanzie valido per tutti. Che ha infine modellato gli Stati. Quali cambiamenti produrrà il «flessibilismo»?

SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE  
Regione Emilia-Romagna  
AZIENDA USL DELLA CITTÀ DI BOLOGNA  
ESTRATTO DEL BANDO DI GARA  
L'AZIENDA USL della Città di Bologna, in esecuzione del contratto di gestione dei servizi sanitari (art. 15 del D.L. n. 509/1999) per l'assegnazione dei seguenti servizi: 1) Acquisione di attività di riabilitazione da erogare presso il "Centro di riabilitazione gemelliana" di Via Ferrara n. 13 e Via Drappiere n. 7 - Bologna, importo massimo annuo € 480.000.000 (i.e. esclusi pari ad Euro 240.000.000), durata annuale, eventualmente prorogabile; 2) Acquisione di attività di riabilitazione psicopedagogica da erogare presso la struttura residenziale "I Platani" di Via Geracina n. 8 - Bologna, importo massimo annuo € 377.000.000 (i.e. esclusi pari ad Euro 194.704.250), durata annuale, eventualmente prorogabile; 3) Acquisione di attività di riabilitazione, educative e psicosociali da erogare presso la struttura semi-residenziale "Tasso" di Via Tasso n. 2 - Bologna, importo massimo annuo € 500.000.000 (i.e. esclusi pari ad Euro 250.250.000), durata annuale, eventualmente prorogabile; 4) Gestione del gruppo appartamento per handicappati adulti "Via S. Isidoro n. 86", importo massimo annuo € 345.000.000 (i.e. esclusi pari ad Euro 172.500.000), durata biennale, eventualmente prorogabile; 5) Gestione del centro socio-riabilitativo residenziale per handicappati "Casa Rodari" di Via Fossato n. 60, importo massimo annuo € 1.940.000.000 (i.e. esclusi pari ad Euro 743.697.500), durata triennale, eventualmente prorogabile; 6) Gestione del Centro diurno socio-riabilitativo per handicappati gravi "Sant'Antonio" di Via Scandellata n. 64, importo massimo annuo € 488.000.000 (i.e. esclusi pari ad Euro 244.000.000), durata biennale, eventualmente prorogabile. Per le modalità di aggiudicazione e la documentazione da presentare si rimanda all'invito allegato al bando che sarà pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana e sulla G.U. delle CEE la cui spedizione è avvenuta il 06/04/00. Termine preventivo di scadenza per la presentazione delle domande di partecipazione e il 09/04/00. Copia del bando integrale può anche essere richiesta al Servizio Acquisizione e Gestione Servizi fax 051266421.  
IL DIRETTORE GENERALE  
(Dr. M. Guazzardi)

