

# Fiat-IVECO in piena crisi

## Una lunga serie di errori ha causato la perdita del 30% dei suoi mercati

Manie di gigantismo proprio quando cominciava a soffiare aria di crisi - Una assurda superspecializzazione delle fabbriche - Scarsa considerazione delle esigenze degli acquirenti - Ora le minacce all'occupazione

Dalla nostra redazione  
TORINO — C'era una volta in Germania un grande gruppo industriale, la K.H.D., che controllava varie attività, tra le quali due fabbriche di autocarri ed autobus col marchio Magirus Deutz. Una decina di anni fa il camion Magirus copriva ancora il 16 per cento del mercato nazionale e continuavano a dare buoni utili. Ma i tedeschi avevano già capito che la Magirus non poteva competere a lungo con le più grandi industrie europee di veicoli industriali ed erano ansiosi di disfarsene.



Cesare Romiti

In quegli stessi anni alla FIAT c'erano dei dirigenti ansiosi di ingigantirsi e di primeggiare anche nel settore dei veicoli industriali. Dall'incontro fra tali opposte aspirazioni nacque nel 1976 l'Iveco, con l'80 per cento di capitale della FIAT ed il 20 per cento della K.H.D. La FIAT conferì alla nuova società multinazionale tutte le sue fabbriche italiane e francesi (marchio Unic) del settore. La K.H.D. vi conferì solo le fabbriche di veicoli, tenendosi quelle del suo rinvio a lungo raddoppiati ad aria.

Passato qualche tempo, non appena è cominciata a soffiare vento di crisi, i tedeschi hanno rispolverato la piccola contabile che consentiva loro di uscire dall'Iveco. E quando la FIAT ha vantato come un successo di prestigio il fatto di aver ottenuto un prestito di 200 milioni di dollari da un consorzio di banche londinesi ed arabe, ha tacitato pudicamente un particolare: quei soldi servivano per pagare alla K.H.D. il suo 20 per cento di azioni.

Questa storia rivela come una buona dose di megalomania e imprevidenza abbia caratterizzato fin dall'inizio l'avventura della FIAT nell'Iveco. Sono vizi d'origine che vanno ricordati, oggi che il settore veicoli industriali della FIAT ha perso quasi un terzo del suo mercato ed è in preda ad una crisi (come ha rivelato recentemente il nostro giornale) di gravità paragonabile a quella che colpì

la Fiat-Auto nel 1980.

È vero infatti che la crisi dell'Iveco è esplosa allorché si sono verificati due eventi: una caduta delle vendite di autocarri in Europa e la spietata concorrenza del giapponese nei Paesi arabi (dove l'Iveco collocava un terzo della sua produzione). Ma simili avversità han dovuto fronteggiare tutte le altre grandi case di veicoli industriali. Chi si ha rimesso le penne è stata l'industria più fragile, quella che era già in crisi latente per una struttura irrazionale, costi inaccettabili, errori di gestione.

Invece di correggere questi «peccati originali», i dirigenti di Fiat e di Iveco gettano ancora una volta di scaricare sui lavoratori le conseguenze peggiori del disastro che hanno combinato, chiudendo intere fabbriche e minando migliaia di posti di lavoro. Proverebbero così altri drammi umani e guasti sociali, come quelli generali dalla ristrutturazione della Fiat-Auto, senza doppi l'Iveco e tutti i suoi stabilimenti sono dislocati nell'arco di 150 chilometri lungo la valle del Reno.

Manie di grandezza micidiali trasparano poi da questa pubblicità di qualche anno fa: «La gamma Iveco è tra le più complete del mondo: 200 modelli di base e circa



IVECO

specializzare ciascuna fabbrica dell'Iveco per fare una certa linea di prodotti oppure un certo tipo di componenti per tutto il gruppo: camion pesanti alla SPA di Torino, medi all'Unic francese, leggeri all'OM di Brescia, autobus a Grottamaria, veicoli militari a Bolzano, telai alla SOT di Torino, parti meccaniche all'OM di Milano, e così via.

Questa organizzazione, apparentemente razionale, sarebbe stata giustificata con volumi produttivi assai più elevati e, soprattutto, se il costo dei trasporti fra stabilimenti distanti centinaia di chilometri non annullasse il vantaggio delle economie di scala. Ciò che risparmia la Fiat-Iveco facendo, per esempio, tutti i telai alla SOT di Torino, si perde trasportando i telai a Brescia, a Grottamaria, in Germania ed in Francia. La Mercedes-Benz, che è la prima industria europea di veicoli industriali, ha un'organizzazione altrettanto razionale, ma i volumi produttivi doppi l'Iveco e tutti i suoi stabilimenti sono dislocati nell'arco di 150 chilometri lungo la valle del Reno.

Manie di grandezza micidiali trasparano poi da questa pubblicità di qualche anno fa: «La gamma Iveco è tra le più complete del mondo: 200 modelli di base e circa

1.000 versioni di veicoli, da 3,5 tonnellate di peso totale a terra fino ai pesi massimi consentiti dalle legislazioni. Negli stessi anni, come la Volvo, la Scania e la Scania decidevano di ridurre i costi e di accrescere la propria competitività, specializzandosi nei soli autocarri pesanti.

Un disastro nel disastro è stata l'avventura che anche l'Iveco, sulla scia della Fiat-Auto, ha voluto tentare in Brasile: la F.D.B. di Rio de Janeiro, strutturata per costruire 20-30 mila camion all'anno ed invadere il mercato sudamericano, si è ridotta a fare mezzo migliaio di veicoli all'anno.

Sul fronte delle ricerche di mercato, i risultati non sono stati più brillanti. Qualche dirigente dell'Iveco aveva escogitato la teoria che Nord America, Medio Oriente e Giappone (attraverso il MITI, il famoso ministero del commercio estero) e le aziende nipponiche come la Isuzu avrebbero potuto acquistare la FIAT e così via.

Ma è arrivata in quei Paesi una crisi giapponese, la I-

suzu, che ha spazzato via l'Iveco offrendo camion «spartani», privi di inutili orpelli, ma robusti e venduti a prezzi stracciati.

Ma l'errore più funesto è stato squisitamente politico: la difesa ostinata dell'autarchia aziendale. Camion ed autobus sono beni strumentali, per vendere i quali occorre tener conto delle esigenze degli utilizzatori. In Italia, e in particolare al punto di scontrarsi con le aziende municipalizzate di trasporti, che chiedevano modifiche degli autobus loro forniti per adeguarli alle esigenze del servizio pubblico. Ma è soprattutto all'estero che è mancata una moderna politica commerciale fondata su un intreccio tra ruoli aziendali e ruoli governativi. La FIAT-Iveco accusa i governi italiani di averle fatto perdere importanti commesse di autocarri dall'Algeria e dalla Libia, a causa del colpevole ritardo con cui si decidevano di ridurre i costi e di accrescere la propria competitività, specializzandosi nei soli autocarri pesanti.

Un disastro nel disastro è stata l'avventura che anche l'Iveco, sulla scia della Fiat-Auto, ha voluto tentare in Brasile: la F.D.B. di Rio de Janeiro, strutturata per costruire 20-30 mila camion all'anno ed invadere il mercato sudamericano, si è ridotta a fare mezzo migliaio di veicoli all'anno.

Sul fronte delle ricerche di mercato, i risultati non sono stati più brillanti. Qualche dirigente dell'Iveco aveva escogitato la teoria che Nord America, Medio Oriente e Giappone (attraverso il MITI, il famoso ministero del commercio estero) e le aziende nipponiche come la Isuzu avrebbero potuto acquistare la FIAT e così via.

Ma è arrivata in quei Paesi una crisi giapponese, la I-

ROMA — Può accadere a qualche operante, nel corteo di questo 1° maggio, di trovare il compagno di lavoro di ieri che ora sfilava sotto lo striscione di una cooperativa. Solo allo scopo di salvare la fabbrica dalla chiusura, per il fallimento dell'imprenditore, si sono costituite nell'ultimo anno 80 cooperative aderenti alla Lega. C'è sempre qualcosa di traumatico, nel passaggio da lavoratore dipendente a lavoratore imprenditore, sia pure autogestito. Nati insieme, spesso mescolati, sindacato e cooperative si sono separati, sono cresciuti ognuno per la sua strada e diventati «controparti». Da qualche anno si ritrovano, cercandosi di mettere in primo piano ciò che hanno in comune: sono due espressioni dello stesso «mondo del lavoro» e del «mondo della produzione».

Perché la prima cosa che mi dice Onelio Prandini, presidente della Lega cooperative e mutue, è proprio questo: «Nel 1° maggio ci siamo divisi in due gruppi: noi vogliamo esserci oggi che abbiamo risultati e rivendicazioni che ci interessano, tutti i lavoratori. C'è chi mette in risalto che qualche impresa cooperativa chiude, o manda in cassa integrazione, o riduce il personale. Lottiamo con la crisi, che ha fra le sue manifestazioni un mercato depresso e un'occupazione ridotta. Ma le nostre esigenze di innovazione in altri, non potevamo imbalsamare l'occupazione. Però noi possiamo dire di avere vinto, nei tre anni duri che ci stanno alle spalle, proprio la battaglia dell'occupazione». «Ma gli anni passati non è andata in fumo».

«Le due mila nuove cooperative che hanno aderito alla Lega negli anni passati in tutto il Mezzogiorno sono quasi tutte in vita e molte si sono avviate a diventare imprese. Anche alcune di quelle sorte con la legge per l'occupazione dei giovani, che ha avuto impostazioni assistenziali, sono uscite dall'assistenza. Il Mezzogiorno è stato a restare la nostra preoccupazione più grave, perché le strutture sociali e imprenditoriali di partenza sono più deboli, i vizi di clientelismo ed assistenzialismo più diffusi. Ce l'abbiamo fatta a mantenere una forte spinta, ora vogliamo accelerare premiamo sul governo perché crei nuove spinte per lo sviluppo».

«Come si prospetta per voi la ripresa?»  
«Quantitativamente modesta, con alcuni settori in buone condizioni, anche in campo manifatturiero, ed altri in crisi. La nostra ambizione è di essere un fattore qualificante di questa ripresa, di incidere sulle cause che hanno reso così aspra la crisi. Primo: vogliamo diffonde-

# C'è una «via cooperativa» per creare occupazione

Intervista a Prandini  
Bilancio attivo dopo tre anni di crisi - Ottanta aziende salvate Duemila nuove imprese nel Mezzogiorno Rifiuto dell'assistenza Contro il decreto



Onelio Prandini

per difendere l'occupazione ma anche a qualificarla, a renderla più produttiva».

«Insomma, la grande «mancata» di cooperative degli anni passati non è andata in fumo».

«Le due mila nuove cooperative che hanno aderito alla Lega negli anni passati in tutto il Mezzogiorno sono quasi tutte in vita e molte si sono avviate a diventare imprese. Anche alcune di quelle sorte con la legge per l'occupazione dei giovani, che ha avuto impostazioni assistenziali, sono uscite dall'assistenza. Il Mezzogiorno è stato a restare la nostra preoccupazione più grave, perché le strutture sociali e imprenditoriali di partenza sono più deboli, i vizi di clientelismo ed assistenzialismo più diffusi. Ce l'abbiamo fatta a mantenere una forte spinta, ora vogliamo accelerare premiamo sul governo perché crei nuove spinte per lo sviluppo».

«Come si prospetta per voi la ripresa?»  
«Quantitativamente modesta, con alcuni settori in buone condizioni, anche in campo manifatturiero, ed altri in crisi. La nostra ambizione è di essere un fattore qualificante di questa ripresa, di incidere sulle cause che hanno reso così aspra la crisi. Primo: vogliamo diffonde-

re nuova imprenditorialità, pensiamo di avere la forza per allargare il numero, le dimensioni e l'efficienza delle imprese autogestite dai lavoratori. Non ci si rende conto, a volte, che vi è una stagnazione nella creazione di nuove imprese nella vasta area dei piccoli e medi imprenditori, degli artigiani, degli esercenti e dei produttori agricoli, imprese che associano a livelli superiori questi piccoli imprenditori. Una delle qualità dello sviluppo più urgenti è la diffusione di una imprenditorialità a forti contenuti sociali come quella autogestita. Secondo: vogliamo la piena legittimazione delle imprese cooperative e delle associazioni fra piccoli imprenditori nell'industria manifatturiera e per questo non basta la legge predisposta dal Governo per i lavoratori, ma bisogna premiare sul governo perché crei nuove spinte per lo sviluppo».

«Come si prospetta per voi la ripresa?»  
«Quantitativamente modesta, con alcuni settori in buone condizioni, anche in campo manifatturiero, ed altri in crisi. La nostra ambizione è di essere un fattore qualificante di questa ripresa, di incidere sulle cause che hanno reso così aspra la crisi. Primo: vogliamo diffonde-

«Non sempre mantenuti: dovevamo farci partecipare

alla preparazione della legge per l'occupazione nel Mezzogiorno e invece ne siamo tenuti fuori. C'era l'impegno a fare delle centrali cooperative del "soggetti attuatori" dell'investimento per l'occupazione ed invece abbiamo sentito che si torni a spendere per scopi assistenziali, senza effetti occupazionali durevoli. C'è l'impegno a finalizzare la formazione dei giovani al lavoro direttamente all'impiego produttivo, cosa che noi possiamo fare, ma niente viene fatto. Possiamo essere i protagonisti dello sviluppo nel settore agro-alimentare tanto più necessario con la crisi della politica comunitaria ma non vediamo segni di una scelta che punti sui produttori associati».

«Tutta l'attenzione del Governo è concentrata sul nuovo decreto per ridurre il costo del lavoro».

«Ed io ripeto che noi, in base alla nostra esperienza imprenditoriale, non vediamo come si possa uscire dalla crisi e combattere l'inflazione battendo solo sul costo del lavoro. È un fattore importante nei costi di produzione ma non il principale, nelle condizioni attuali. C'è stata una discussione nella Lega ma, alla fine, anche un accordo sostanziale che occorre ridurre il costo del credito, orientare la spesa agli investimenti, togliere remore alla nuova imprenditorialità abbandonando le vecchie leggi della spesa o dell'agevolazione fiscale clientelare per creare le condizioni di una vera e duratura ripresa. Non abbiamo dato, perciò, alcun avallato alla riduzione della scala mobile per decreto. Abbiamo criticato ed agito per ottenere mutamenti di politica economica; come del resto risulta chiaro da quanto ho detto all'inizio, noi abbiamo un'ambizione di sviluppo che si possono realizzare non per la via del solo contenimento del costo del lavoro ma rimuovendo, invece, tutta una serie di ostacoli, mutando impostazioni che ci penalizzano».

«Il discorso allora è rivolto anche alle altre organizzazioni imprenditoriali?»  
«E al sindacato dei lavoratori, anche. Ci sono obiettivi su cui le imprese, specie le imprese di minore dimensione e quelle a capitale pubblico, si uniscono. Quando parliamo di qualità dello sviluppo, di creazione delle condizioni per una fase durevole di sviluppo, intendiamo questi nuovi spazi per il salario non cadono da cielo, dipendono da conquiste a cui ci sentiamo in grado di contribuire con tutti i lavoratori. Accanto a quello che facciamo: i promotori di una nuova imprenditorialità autogestita».

Renzo Stefanelli

# Valuta libera ai turisti

## Dollaro di nuovo a 1680

Da domani per le operazioni valutarie ci vuole il codice fiscale. Il miglioramento della bilancia con l'estero ha rafforzato la lira

### I cambi

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI UIC		
	30/4	27/4
Dollaro USA	1681	1672,25
Marco tedesco	618	619,94
Franc franco	201,565	202,10
Scellino austriaco	648,25	648,885
Franc svizzero	30,32	30,407
Sterlina inglese	2342,50	2346,95
Sterlina irlandese	1891,50	1900,50
Corona danese	168,25	168,825
ECU	1380,34	1384,59
Dollaro canadese	1307,45	1305,625
Yen giapponese	747,85	747,35
Franc svizzero	747,85	747,35
Scellino austriaco	87,975	87,94
Corona norvegese	216,915	216,79
Corona svedese	208,215	208,835
Marco finlandese	291,44	291,20
Escudo portoghese	12,125	12,14
Peseta spagnola	10,989	10,994

### Brevi

#### Festa del tesseramento per gli edili

ROMA — Cento anni fa sorsero in Italia le prime organizzazioni sindacali dei lavoratori edili. Ecco perché quest'anno la festa nazionale del tesseramento della Filae-Cgil avrà un carattere particolare. La mattina di venerdì 4 maggio, in Campidoglio a Roma si svolgerà una manifestazione in cui parteciperanno dirigenti sindacali (Gianni Vinay, Luciano Lomax), storici (Gaetano Arica) e rappresentanti delle forze sociali e delle istituzioni (parlerà anche il sindaco di Roma, Veneri). Nel pomeriggio gli edili si trasferiranno al cinema Astoria dove, assieme a uno spettacolo musicale, ci saranno anche gli interventi di Antonio Braschi e Ottaviano Del Turco.

#### Consumati un miliardo di cosmetici

ROMA — Nel 1983 sono stati consumati in Italia oltre un miliardo e mezzo di prodotti cosmetici e di igiene personale. La cifra sono state fornite a Bologna all'inaugurazione del salone mondiale della profumeria e cosmetici. Il settore, in forte espansione, attende ancora, dopo l'approvazione del disegno di legge che regola la vendita e la produzione dei cosmetici.

#### Protesta dei pensionati per la sanità

ROMA — Il centro operativo unitario dei sindacati pensionati Cgil-Cisl-Uil ha espresso vivida protesta contro il contenuto del decreto del ministero della Sanità per le drastiche riduzioni del numero dei farmaci della fascia A e B del prontuario terapeutico. I pensionati denunciano anche al mercato accoglimento delle proposte unitarie del movimento sindacale per l'avvio dell'eliminazione dei farmaci inutili, e per la razionalizzazione della certificazione farmaceutica e ospedaliera.

#### Tv-color: provincia di più in provincia

ROMA — La provincia italiana dove più alta è la diffusione del Tv-color è Livorno, quella con la diffusione più bassa è Napoli. A Livorno ogni 100 famiglie, 45 dispongono di un apparecchio a colori, a Napoli sette famiglie su cento. Elaborando i dati del Censis si sapeva che le Tv a colori è più diffusa nei piccoli e medi centri, che non nelle grandi città. Milano viene al 31° posto nella graduatoria nazionale, Roma al 51° e Napoli all'ultimo.

#### La Confagricoltura sugli incendi

ROMA — Nel 1983 gli incendi hanno distrutto 210 mila ettari (di cui 78 mila di boschi) per un valore di 130 mila miliardi di lire. Per il 1984, la Confagricoltura, occorre il massimo impegno di tutti affinché sia salvaguardato il patrimonio verde nazionale.

#### ROMA — Da domani gli italiani che si recano all'estero per turismo potranno ottenere la quantità di valuta che desiderano fornendo un minimo di documentazione. L'assegnazione in contanti è stata portata ad un milione e 600 mila lire per viaggio. Per ottenere questa cifra i volumi produttivi doppi l'Iveco e tutti i suoi stabilimenti sono dislocati nell'arco di 150 chilometri lungo la valle del Reno.

Manie di grandezza micidiali trasparano poi da questa pubblicità di qualche anno fa: «La gamma Iveco è tra le più complete del mondo: 200 modelli di base e circa

#### ROMA — «Molto spesso le manifestazioni contadine assumono un carattere aspro, anche violento. Tutti ricordano le proteste dei vigneroni francesi con le autobotti di vino rovesciate nelle strade, o quanto avvenne al Brennero all'inizio dell'anno quando gli agricoltori italiani bloccarono strade e ferrovie e dovette intervenire la polizia. Dietro le manifestazioni dei contadini c'è una rabbia, un'aspettazione che può anche esplodere in disordini e in violenza. Quella che si terrà a Roma il 3 maggio non sarà certo così. Cento, centocinquanta agricoltori verranno a Piazza del Popolo per protestare democraticamente e pacificamente contro la politica del governo che strozza la nostra agricoltura, consapevoli che i problemi delle campagne si risolvono facendo da mediatori a chi vive e lavora in città che la crisi della nostra agricoltura non è un problema che riguarda solo i contadini, ma ha ripercussioni gravi sulla vita di tutti. Sandro Vallesi, della direzione della Confcoltivatori, è l'organizzatore della manifestazione del 3 maggio. La preoccupazione principale della Confcoltivatori è che questa giornata di protesta si svolga senza incidenti, come avvenne durante la grande manifestazione operaia del 24 marzo.

# Dopodomani a Roma la protesta di tutti i contadini italiani

Come si prepara l'appuntamento nazionale della Confcoltivatori a piazza del Popolo - Si prevede una partecipazione larghissima - Arriveranno con tutti i mezzi da ogni regione

le quali hanno partecipato almeno 500.000 agricoltori, ma siamo sicuri che la giornata del 3 maggio vedrà sfilare più di 100.000 agricoltori per le strade di Roma, senza il minimo incidente. Organizzare una manifestazione come quella del 3 maggio è certo un notevole sforzo organizzativo. I contadini verranno a Roma da ogni parte d'Italia con tutti i mezzi: pullman, autoprovate. Non è stato facile trovare i mezzi di trasporto necessari, anche perché la manifestazione

si svolge al termine di un lungo «pontic» che ha coinvolto qualche decina di milioni di persone. Gli agricoltori non hanno fatto il pontic; i lavori in campagna quest'anno sono in ritardo a causa del maltempo prolungato e la manifestazione di Roma cade in un momento in cui è difficile lasciare il lavoro dei campi, sia anche solo per uno o due giorni. Nonostante queste difficoltà a Roma saranno in molti: cento, centocinquanta mila persone è una cifra molto alta, che equivale, fatte le proporzioni, al milione e mezzo di lavoratori dipendenti

che hanno protestato il 24 marzo contro il taglio della scala mobile.

«Una manifestazione come quella del 3 maggio — dice Vallesi — richiede non solo uno sforzo organizzativo, ma anche un impegno finanziario che pochi conoscono. La marcialonga che portò nel novembre scorso a Bruxelles 20.000 agricoltori italiani costò 7 miliardi, circa 400.000 lire per partecipante; una somma enorme che fu raccolta attraverso una grande sottoscrizione fra i contadi-

ni. La manifestazione di Roma costerà altrettanto. Ogni agricoltore che verrà a Roma costerà circa 1.000 lire; metà di questa somma ce la mette di tasca sua, l'altra metà la raccogliamo anche questa volta attraverso una sottoscrizione. Un impegno eccezionale che dimostra anche la forza della nostra organizzazione e l'adesione della sua linea tra i contadini, anche se non aderiscono alla Confcoltivatori».

Quella del 3 maggio sarà senza dubbio una manifestazione vivace e animata. Gli agricoltori portano a Roma anche la cultura e il folklore delle nostre campagne, troppo spesso dimenticati. Assieme ai trattori, alle macchine per lavorare la terra, infammati fra i cartelli di protesta, sfileranno, come già avvenne a Bruxelles, i gruppi folcloristici di tre regioni: Abruzzo, Lazio e Umbria. Il giorno prima, la sera del 2 maggio, ci sarà un primo incontro della cultura e del folklore contadino con la grande città.

«Non sempre mantenuti: dovevamo farci partecipare

Bruno Enriotti

# NUOVA SHODA

TUTTO NUOVO, TRANNE IL PREZZO.

Cerca il concessionario nell'elenco alfabetico

# fido famiglia

della Cassa di Risparmio

ora fino a 20 MILIONI all'1,350% mensile

possibilità di rimborso da un minimo di 12 ad un massimo di 40 rate mensili

Per notizie più dettagliate e per tutti i consigli del caso venite a trovarci presso uno dei nostri 155 sportelli. Saremo ben volentieri a Vostra disposizione.

fido famiglia prestito di fiducia