Ford
Alfa Romeo

Craxi tace e aspetta spiegazioni da Prodi

Preoccupazione del Psi - Consenso di tutti gli altri partiti della maggioranza - Cgil: punto cruciale è l'occupazione a Pomigliano e ad Arese - Dichiarazione di Borghini

Bettino Craxi

Romano Prodi

ROMA — Sull'affare Alfa-Ford Palazzo Chigi tace. Nessuna presa di posizione ufficiale, ma un silenzio carico di dubbi, di interrogativi. Craxi non ha intenzione di far scoppiare un secondo caso Sme, quando contestò la scelta dell'Iri di vendere il gruppo dolciario pubblico all'ingegner De Benedetti. Questa volta il presidente del consiglio preferisce agire con cautela. Eppure questa strategia dell'attesa fa pensare che a Palazzo Chigi regni una certa preoccupazione. L'affare Alfa-Ford — questo uno degli interrogativi — è davvero conveniente, oppure è legittimo il sospetto che si tratti di una svendita? Ad aumentare i dubbi c'è anche la questione non marginale che questa volta si tratta di cedere la maggioranza del pacchetto azionario di una azienda pubblica ad un grande gruppo straniero. Questione che De Michelis non vuole venga esaminata in termini «ideologici», ma che ritiene debba essere considerata molto attentamente quando l'Iri «avrà fornito tutti i dati».

Ma questo disagio dei socialisti nei confronti dell'affare viene rappresentato ancor più da una dichiarazione del vice-presidente del gruppo alla Camera, Sacconi, che esprime «preoccupazione» per l'intesa e per il ritardo con il quale è stata resa nota. Il parlamentare del Psi si è detto convinto che il presidente del consiglio prenderà posizione su questi problemi. Un'affermazione questa che aveva fatto pensare ad un comunicato ufficiale di Palazzo Chigi. Ma Craxi, invece, sembra aver accolto la richiesta del Dc Cirino Pomicino, presidente della commissione Bilancio della Camera, che invita il governo ad esprimersi dopo che si sarà svolto il dibattito in Parlamento, che si terrà il quattro giugno quando Prodi andrà a riferire alla Camera tutti i particolari della trattativa con la Ford. Del resto la cautela con cui si muove il presidente del consiglio è spiegabile anche con il fatto che questa volta, al contrario di ciò che accadde per la vicenda Sme, l'Iri ha informato Palazzo Chigi dei contatti in corso e non si è presentata con un accordo bello e pronto. Accanto a ciò occorre ricordare che gli ambienti industriali italiani non vedono di cattivo occhio l'affare e nemmeno Agnelli ha deciso di schierarsi contro l'ipotesi d'intesa. A questo proposito Palazzo Chigi esclude che ci sia stato un incontro fra Craxi e l'Avocato.

Mentre negli ambienti socialisti si manifesta qualche inquietudine, in quelli democristiani l'operazione sembra essere accettata e valutata positivamente. In questo senso vanno le dichiarazioni del ministro Darida («l'offerta è interessante, del resto l'Alfa si può salvare solo in questo modo) di Scotti e di Citaristi. Il titolare dell'Industria Renato Altissimo, «non si scandalizza» se intervengono gruppi stranieri, ma parla di «una soluzione che andava ricercata anche con ipotesi di integrazione con gruppi nazionali o europei». D'accordo, infine, i repubblicani, mentre i socialdemocratici si riservano di valutare l'affare quando ne saranno resi noti i particolari.

Sull'argomento è ritornato anche l Pci con una dichiarazione del responsabile del settore industria Gianfranco Borghini. L'esponente comunista ritiene «più che legittima la preoccupazione» che la vicenda possa concludersi con la cessione a privati, tanto più se a gruppi esteri, di importanti attività produttive pubbliche senza che ciò s'accompagni ad un impegno per lo sviluppo del settore manifatturiero». Solleva poi un interrogativo «circa le reali intenzioni dell'Iri», ma invita a «non dimenticare che in questo momento il problema principale da risolvere è il risanamento dell'Alfa». Gli obiettivi da raggiungere — secondo Borghini — sono: arrivare ad una produzione di 400mila auto, la piena utilizzazione di Arese e Pomigliano, il completamento e l'arricchimento della gamma dei modelli, il potenziamento della qualità del prodotto. Problemi analoghi pone la Cgil che in un suo comunicato giudica «punto cruciale» per il sindacato la questione dei livelli occupazionali all'Alfa e il mantenimento dei due stabilimenti di Arese e Pomigliano. Le prospettive di sviluppo produttivo — prosegue la nota — contenute nell'ipotesi di accordo con la Ford suonano come «una pesante accusa per l'attuale gruppo dirigente». Infine, si manifesta «grande preoccupazione» per la marginalizzazione che l'Iri sta attuando del settore manifatturiero.

Gabriella Mecucci

Il presidente della Fiat ostenta distacco ma non rinuncia a battute velenose

Agnelli incassa con disinvoltura «Hanno trovato chi si lascia sottomettere»

È evidente, ha detto, che se gli americani sbarcano in Italia lo fanno per assumere il comando - Soddisfazione per la conclusione di una questione aperta venti anni fa «dalle segreterie dei partiti» - Nessuna recente trattativa ha coinvolto la casa torinese

ROMA — La Fiat è uscita dal riserbo sull'accordo Ford-Alfa e lo ha fatto alla grande. Lucchini ha terminato appena di leggere il suo discorso all'assemblea della Confindustria, e Gianni Agnelli in persona sale i gradini che lo portano in sala stampa. Insieme all'Avvocato c'è anche il Cesare (Romiti naturalmente) che sembra più pimpante e mordace del solito. A lungo ha parlato a tu per tu con Prodi, poi gli ipotetici «duellanti» si sono seduti l'uno accanto all'altro ad ascoltare Lucchini. Un segnale di tregua?

«Voglio dirvi solo poche parole», esordisce Gianni Agnelli e sono parole piene di fair play, ma anche iniettate di veleno. La più cattiva eccola qua: «La Ford, naturalmente, dice: vengo per comandare, se trova chi si fa comandare fa bene a venire in Italia». L'allusione è chiara; l'intesa con l'Alfa non è una pura «joint venture», cioè un legame produttivo tra due imprese separate, ma si tratta di altro: la Ford acquista il pacchetto di maggioranza dell'azienda pubblica italiana. L'Avvocato fa capire esplicitamente che proprio su questo punto (a chi dovesse toccare il controllo azionario e, quindi, il bastone del comando) naufragò l'anno scorso l'intesa con la Fiat che si annunciava come il matrimonio del secolo nel mondo dell'auto.

Ma, prima ancora, Agnelli, con il suo modo disteso e suadente, aveva gettato là altre battute al vetriolo. «Come cittadino e come contribuente non modesto sono contento che si risolva così una questione aperta vent'anni fa in sede politica e dalle segreterie dei partiti. Una iniziativa industriale che tanto è costata alle finanze del Paese». Qui il riferimento è non solo alla gestione in perdita dell'Alfa Romeo tenuta su con continue iniezioni di finanziamenti statali, ma anche alla apertura dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, decisa in seguito alle lotte sindacali e alle pressioni politiche a cavallo tra gli anni 60 e 70. Si tratta di una fabbrica che ha sempre dato grattacapi all'Alfa, ma soprattutto che non è mai andata a genio alla Fiat la quale per la prima volta vedeva la casa milanese competere su una gamma di modelli (quella mediobassa) dove in Italia Agnelli aveva acquisito il completo monopolio, una volta assorbite la Lancia e l'Autobianchi.

L'Avvocato non si ferma ancora. «Come Uomo-Fiat — aggiunge — ritengo che sia un fatto sano l'arrivo in Italia di un gruppo industriale con esperienze e consuetudini di mercato e non con pratiche e dipendenze da fondi di dotazione». È ancora la polemica su pubblico e privato che copre, tuttavia, una certa irritazione per il fatto che se fossero riuscite le sue nozze con la Ford, la «strana coppia» avrebbe dominato i mercato europei, con una fetta vicina al 25%.

Non c'erano state anche trattative tra Alfa e Fiat? «L'Iri è una casa di serie tradizioni, e la Fiat anche — ha risposto Agnelli — non posso quindi concepire che si facciano trattative contemporanee su due tavoli né da parte loro né da parte nostra». Tuttavia, fonti dell'azienda torinese precisano che avevano avuto un abboccamento anche se non una vera e propria trattativa. E la Fiat sarebbe stata interessata solo ad uno dei due stabilimenti. Fonti milanesi sostengono che la Fiat non sarebbe del tutto estranea alla operazione, perché a Pomigliano d'Arco si potrebbe montare il motore che produrrà in Francia insieme con la Ford.

Questa volta, in ogni caso, l'atteggiamento di Agnelli non è così apertamente ostile come quando si fece l'accordo Alfa-Nissan poi miseramente naufragato: «Allora — spiega ancora l'Avvocato — era diverso: perché la Nissan non comperava l'Alfa, ma si montavano e si vendevano sulla rete Alfa merci giapponesi che, in questo modo, penetravano sul mercato italiano». La Fiat, dunque, non scende lancia in resta; ma non si sa se l'atteggiamento diplomatico copre più la contentezza che l'industria pubblica si arrenda definitivamente nel settore auto oppure la preoccupazione per l'arrivo di un concorrente così agguerrito a due passi da casa.

Stefano Cingolani

ROMA — Il governatore della Banca d'Italia Carlo Azeglio Ciampi, con Gianni Agnelli all'assemblea annuale della Confindustria

A Pomigliano auto «medie» Ad Arese le ammiraglie?

MILANO - Appena ventiquattr'ore prima Romano Prodi aveva presentato in piazza degli Affari il suo programma di privatizzazioni: Mediobanca, Sme, Comit, Credito Italiano, Banco di Roma. Per l'Alfa Romeo solo una battuta: *«Continuiamo a scommettere sul suo risanamento»*. Altro che scommessa. Mentre il presidente dell'Iri parlava con i giornalisti l'operazione con la Ford era già al nastro di partenza. Non meno di quin dici giorni fa, poi, la casa del Biscione aveva rinegoziato la *joint-venture* con la Nissan Motor per produrre un nuovo fuoristrada in quindicimila esemplari all'anno, per risalire la china dell'Arna. Quasi per deviare l'attenzione proprio mentre avveniva il cambio della guardia: la Ford al posto della General Motors. Una vera sorpresa, anche perchè di tutto si era parlato finora tranne che di un vicino ribaltamento degli assetti proprietari, fino alla vendita della maggioranza del gruppo italiano. Segno che l'Alfa Romeo si trova ormai a un punto di non ritorno con quei 240 miliardi di passivo con cui chiuderà i conti quest'anno e un indebitamento complessivo di 1300 miliardi. Ma anche segno che è ben lontana dall'essere un «catorcio» come qualcuno tenta di raffigurarla, con quella «palla al piede» rappresentata dallo stabilimento meridionale.

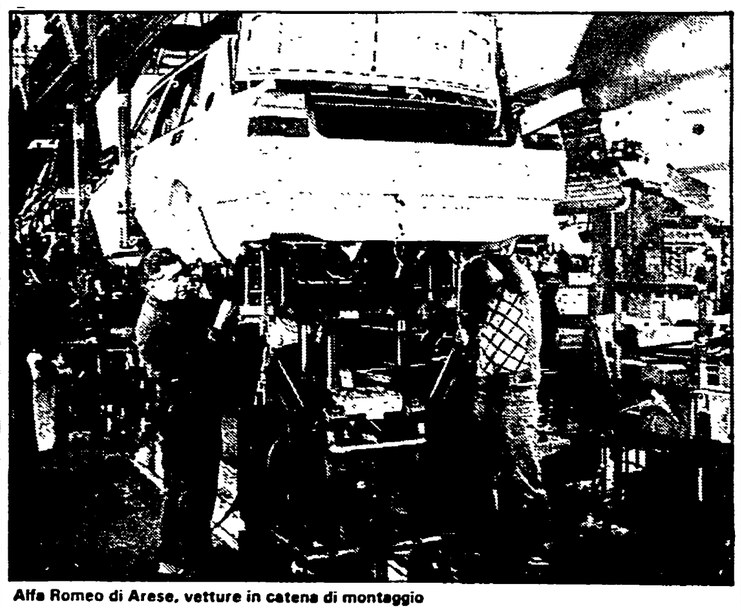
E' il giorno dei filtri da superare, delle dichiarazioni da interpretare, delle supposizioni su quanto hanno deciso nelle ultime due settimane i vertici delle due case. Quali sono le opportunità di cui si parla nei comunicati ufficiali? Che cosa significa «maggiore utilizzazione degli impianti di entrambi gli stabilimenti Alfa» in termini di gamme di prodotto, di occupazione, di investimenti?

L'ingegner Tramontana, l'amministratore delegato del gruppo che ha condotto personalmente tutti i contatti con i *partners* di mezzo mondo da quando ha preso in mano le redini dell'Alfa, non parla. Così la ricostruzione di quanto Alfa e Ford stanno «studiando» (perchè più in là di uno studio non si va, si dice ad Arese, ma certo sulla base di un'offerta consistente da parte della Ford), è affidata alla lettura dei dati, alla valutazione degli interessi convergenti, ai portavoce non ufficiali. Intanto il livello dell'investimento: duemila miliardi di lire se non di più, in quattro-cinque anni. Per una collaborazione produttiva che dovrebbe poter elevare la quota produttiva dell'Alfa attorno alle quattrocentomila vetture. Cioè il livello per cui sono tarati i due stabilimenti italiani. Duplice l'interesse della Ford: contrariamente a tanti altri produttori ai quali l'Alfa si è rivolta negli ultimi mesi per accordi di collaborazione, lo stabilimento meridionale sarebbe rivalutato. Non si trova in condizioni peggiori di altri stabilimenti Ford in Europa, specie rispetto a quelli inglesi. La sua specializzazione finale sarebbe la produzione di massa di vetture medio-alte, in particolare l'Escort e la Scorpion, marca Ford. La Escort è tuttora la vettura più venduta nel mondo, 920 mila esemplari nel 1985. Totalmente rinnovata, con un motore 1400 cc di nuova generazione, ecologico. La Scorpion attualmente è prodotta solo nello stabilimento di Colonia, è l'ammiraglia degli americani che ha conquistato l'Europa e che la casamadre vuole lanciare in patria. Anche l'Alfa 33 - sempre secondo le informazioni raccolte ad Arese - potrebbe convivere nello stesso stabilimento. Al nord tutte le gamme alte, i modelli dei segmenti 4, 5, 6 per i quali l'Alfa ha già le carte in regola ma sui quali c'è una micidiale guerra dei prezzi con gli altri costruttori europei. La «Milano» che va forte negli Stati Uniti e ha già sfondato le previsioni di vendita per tutto l'anno in corso, poi c'è la 164. Qui l'obiettivo è quello di raggiungere economie di scala. Si parla, addirittura, di centomila vetture (marchio Alfa o marchio Alfa-Ford?) destinate al mercato americano. Si sa che la casa americana ha la migliore rete commerciale del mondo. E in Europa controlla 250 mila concessionari e 470 mila subconcessionari. La differenza fra Arese e Pomigliano è questa: al nord si produrrebbe a ciclo completo, al sud si accentrerebbe l'assemblaggio delle berline.

Così la Ford risponde agli altri due *big* americani: General Motors da una parte, Chrysler dall'altra. La prima reduce dall'accordo con Pininfarina, la seconda con Maserati. E risponderebbe anche alla Volkswagen con l'Audi e alla Fiat con i modelli Lancia. L'Alfa Romeo offre quasi le stese *chances* dell'Austin Rover inglese, alla quale la Ford era molto interessata fino allo stop del governo della Thatcher premuto perchè non fosse venduta al gruppo americano. Nome prestigioso, immagine sportiva consolidata, berline di lusso con grinta, sicure.

Se questa è la strada che Alfa e Ford percorreranno, saranno salvi i due stabilimenti, ma i problemi di occupazione non è detto che saranno automaticamente risolti.

A. Pollio Salimbeni



Alfa Romeo di Arese, vetture in catena di montaggio

La General Motors «bruciata» sul traguardo

È durata otto anni l'affannosa ricerca di un partner

Fino a qualche giorno fa tecnici e manager della casa americana concorrente della Ford si aggiravano per il centro direzionale di Arese - I contatti con la Chrysler, la Volvo e la Bmw - I contrastati rapporti con la Fiat - Il fallimento con i giapponesi della Nissan

MILANO - Fino a tre giorni fa, nel palazzo del centro direzionale dell'Alfa Romeo ad Arese c'era una squadra di tecnici e *manager* della General Motors, il grande numero uno. Allora, l'intesa con la General Motors è fallita?

Fallita?, ribattono all'Alfa. Non è fallita, ma la Ford li ha bruciati sul tempo.

C'era sul tavolo un accordo, non molto diverso da quello stipulato dalla GM con Pininfarina per un *cabriolet* Cadillac, un'auto sportiva costruita dall'Alfa e venduta attraverso la rete Pontiac negli Stati Uniti, trentamila esemplari a elevata prestazione. Più l'assistenza alla futura *Milano*. E invece non se n'è fatto nulla. I colossi americani non se la passano poi molto bene, anche se il 1985 è stato un anno buono per il mercato automobilistico d'oltre Atlantico con il record di 15 milioni di veicoli venduti. I profitti dei tre grandi, GM, Ford e Chrysler sono calati a 8,1 miliardi di dollari contro i 9,8 miliardi del 1984. Ma oggi, rispetto alla General Motors, la Ford ha il vantaggio di disporre di enormi liquidità. E la GM avrà dividendi più limitati. Per questo aveva chiesto all'amministratore delegato Tramontana tempo. Così si chiude un'intera fase della forsennata ricerca di un *partner* con il quale l'Alfa potesse risolvere radicalmente i suoi problemi. Il «giro delle sette chiese» concluso dallo *staff* del Biscione proprio nelle ultime settimane non aveva fruttato granchè. Chrysler, Volvo, Bmw. La Chrysler possiede già il 3,47% della Maserati di De Tomaso. Nel giro di poco tempo arriverà al 25% per poi fermarsi al 37,45%. Ma si fermerà il presidente e amministratore delegato Lee Iacocca, ormai sulle copertine di mezzo mondo? E poi la Chrysler è impegnata in Europa anche con la Peugeot. Con la Volvo ci sono stati soltanto dei contatti superficiali. Della Bmw è noto il giudizio di sufficienze: gli italiani dell'Alfa, disse non molto tempo fa il presidente Eberhard von Kuenheim, devono tagliare la capacità produttiva e vendere le auto a tremila marchi in più.

Ma di mezzo c'è stata anche la Fiat. Anche se ad Arese tendono adesso a ridimensionare la qualità dei contatti. Il rapporto con Agnelli sarebbe sempre stato a cavallo fra l'informazione e la proposta di partecipazione. La Fiat, stando a dichiarazioni di Tramontana riportate dalla stampa, aveva avanzato la sua disponibilità all'ingresso all'Alfa solo una volta che fosse stata «spezzata» in due. E avrebbe voluto la «polpa» del nord. I primi contatti con la Ford risalgono a circa un paio di mesi fa, poi si sono fatti più stringenti nelle ultime due settimane. E dire che giusto giusto un anno fa, l'allora responsabile della Ford Europa, Bob Lutz, l'uomo che condusse le trattative con Ghidella della Fiat, riteneva l'Alfa *«clinicamente morta da tempo»*.

Sono passati otto anni da quando Massacesi e l'amministratore delegato Innocenti annunciarono a Roma l'avvio delle collaborazioni internazionali. Alle spalle c'erano soprattutto le difficoltà di Pomigliano d'Arco, stabilimento mai decollato. Già allora con ottocento miliardi di indebitamento non c'erano molte alternative.

a. p. s.

E intanto il pretore reintegra 500 sospesi

MILANO - Ancora una sentenza di un pretore del lavoro, questa volta Romano Canosa, che ha disposto il reintegro di 505 lavoratrori dell'Alfa Romeo di Arese sospesi l'anno scorso unilateralmente dalla direzione a zero ore. Il pretore ha anche condannato l'Alfa a pagare le retribuzioni arretrate a partire dal giorno in cui scattò il provvedimento di sospensione, con detrazione di quanto già ricevuto a titolo di integrazione. Il pretore ha dichiarato illegittimo il ricorso alle sospensioni a zero ore mettendo in discussione la scelta del Cipi di concedere all'Alfa Romeo il riconoscimento di azienda in crisi nel 1985.

Quella di ieri è l'ultimo in ordine di tempo di numerosi provvedimenti giudiziari sul caso Alfa Romeo. Molti pretori hanno dichiarato illegittimo il ricorso alle zero ore in mancanza di una delega specifica data da ogni, dipendente sospeso ai sindacalisti che avevano trattato la vertenza con l'azienda. In quest'ultimo caso, i sindacati non avevano firmato alcun accordo.

L'amministratore delegato dell'Alfa, Tramontana

Il New York Times: «Problemi politici»

NEW YORK - Chi la definisce «l'ultima possibilità per accelerare» la penetrazione nel mercato europeo; chi già pronostica «surriscaldati dibattiti in Parlamento italiano», chi parla di vantaggi «indubbi per ambo le società». Insomma ieri la stampa americana ha dato grande risalto alla vicenda Ford-Alfa.

Il «Wall Street Journal» spiega che la Ford per poter tenere il passo con la crescente concorrenza nei mercati europei, da tempo porta avanti una strategia di fusione e di acquisizione. Dopo gli insuccessi con la Fiat e con la Rover, la possibilità offerta all'Alfa potrebbe essere l'ultima «occasione» che si presenta alla Ford. Il «New York Times» — che ha molti servizi sull'argomento, con tanto di dichiarazioni di Darida — mette l'accento soprattutto sulle «difficoltà politiche» che l'affare presenta. Il «Washington Post», invece, spiega che l'operazione converrebbe sia alla Ford che all'Alfa. La Ford perché potrà sfruttare la capacità produttiva italiana («in parte inutilizzata»), l'Alfa perché avrà accesso all'ottimo sistema di distribuzione messo in piedi dal gruppo Usa.

Ford: in gioco non c'è il «mercato italiano»

MILANO - Il presidente della Ford Italia, Alain Delean, non c'è. Si è preso una vacanza di un paio di giorni proprio mentre qui si scatena una ridda di informazioni-reazioni politico-sindacali all'accordo Ford Alfa. D'altra parte, non è nella sede romana nè in quella milanese del gruppo americano che si possono trovare risposte quantomeno definitive. L'intera trattativa si è svolta a Detroit, con l'intervento dell'attuale capo della Ford Europa, Kenneth Whipple. I portavoce mettono l'accento sulla complementarietà delle due case. E mettono in guardia dalle supposizioni che stanno circolando in questi giorni: il mercato italiano per eesempio non sarebbe al centro dell'interesse americano. Oggi la Ford ha il quattro per cento, vende circa ottantamila vetture e non è detto che uno più uno sia uguale a due. Tradotto: non è detto che l'Alfa-Ford possa acccrescere di molto la sua posizione sul mercato nazionale (10%). L'intesa comunque produrrà effetti al più presto fra tre-quattro anni.

La Regione Campania vuole «notizie precise»

NAPOLI — La Regione chiede un confronto con i *vertici* dell'Iri e delle Partecipazioni Statali per avere «notizie e conoscenze precise in ordine al piano strategico di rilancio del gruppo Alfa in Campania» alla luce dell'ipotesi di accordo con la Ford. Questo il succo della seduta straordinaria del consiglio regionale campano sul «caso Alfa», svoltasi ieri mattina al Maschio Angioino con la partecipazione di sindacalisti e delegati della fabbrica di Pomigliano. Nel dibattito sono intervenuti il presidente della Giunta Antonio Fantini (Dc) e rappresentanti di ogni gruppo politico: per il Pci i compagni Salvatore Cerbone e Nando Morra. Entrambi hanno sottolineato l'esigenza che la maggioranza del pacchetto azionario dell'Alfa Romeo resti nelle mani delle Partecipazioni Statali. Per Morra, in particolare, questa vicenda è «un'occasione irripetibile per far sentire la voce della Campania su questioni di politica industriale decisive per le sorti dell'intero paese».

Ieri negli stabilimenti Alfa di Pomigliano è stata effettuata mezz'ora di sciopero in concomitanza della riunione del consiglio regionale.