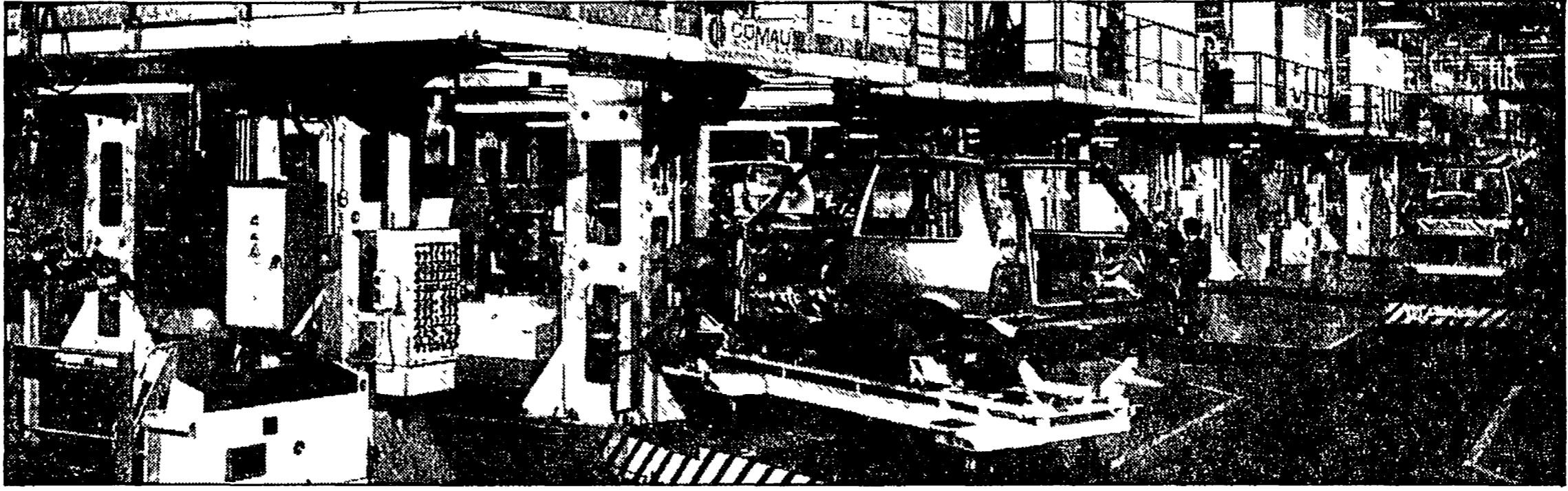




Dalla Giulia all'Arna Storie ed errori del «biscione»

MILANO - Parlare male dell'Alfa Romeo è da anni uno sport nazionale. E siccome quei 250 miliardi di perdita che da qualche anno la casa del biscione riesce ad accumulare sono un fatto ineguale, di sicuro - nella gran massa di accuse che sono state fatte via via alla direzione, all'Iri e anche ai sindacati - qualche verità è stata anche detta. Assolvere l'Alfa Romeo è davvero impossibile, anche se si considerano le difficili situazioni di mercato in cui si è venuta a trovare e che pure hanno giocato brutti scherzi anche ai colossi dell'auto. Ci si dimentica, quando si parla dell'Alfa, che le grandi americane, compresa quella Ford che oggi aspira a conquistare il controllo della casa di Arese, hanno subito in pieno il colpo shock dovuto alla crisi petrolifera e all'entrata in forza dei giapponesi sul mercato mondiale, presentando per anni bilanci in rosso; che il mutamento repentino della domanda - si è passati da una prospettiva di sviluppo costante anche nel Terzo Mondo ad una richiesta quasi esclusivamente di sostituzione in un'area ristretta ai Paesi industrializzati - ha fatto vittime celebri come la British Leyland e messo in difficoltà grandi aziende come la Renault e la Fiat. Ma l'Alfa è ugualmente colpevole, perché, mentre nella casa del biscione si creavano le condizioni di un disavanzo strutturale, altre aziende automobilistiche (chi non si ricorda dei confronti con la Bmw?) sfruttavano il loro vantaggio nicchie di un mercato che lasciava spazi consistenti all'auto di lusso; perché mentre le altre aziende facevano quadrare i bilanci e

Adesso la Fiat non è più sola



Una catena di montaggio Fiat e, in basso a sinistra, la «Giulia» prodotta con un successo storico dell'Alfa Romeo

Dalla Sme al cemento all'auto: la politica della vendita

L'auto media italiana sarà anche «made Usa»

Con la prospettiva di una massiccia produzione delle Escort la casa di Torino perde il monopolio del mercato nazionale, sul quale ha puntato tutto in questi anni

Dalla nostra redazione
TORINO - Piccolo azionista: «Perché ci mettiamo con un'azienda disastrosa come l'Alfa Romeo?», Gianni Agnelli: «Si tratta solo di un accordo per fare qualche economia da entrambe le parti. Sta tranquillo. Non ci avviciniamo troppo all'Alfa...». La battuta spocchiosa è di qualche anno fa, durante un'assemblea Fiat. Quel modesto accordo, per sviluppare una vettura di fascia alta, fu il massimo di collaborazione realizzato con Arese, Sberleffi e freddure sulle «auto che costano più del prezzo di vendita» erano nate quando in casa Fiat, quando si parlava dei cugini a Partecipazione Statale. Adesso in corso Marconi c'è chi rimpiange di non aver cercato prima un'intesa seria con l'Alfa Romeo. Si scopre adesso che si è lasciato a disposizione degli americani un magnifico cavallo di Troia per invadere il nostro mercato. E non sono tanto le prospettive immediate a preoccupare, quanto il futuro. Il negoziato Alfa-Ford mette a nudo il «re Fiat», rivela che la casa torinese è molto più vulnerabile di quanto lasciasse supporre gli ultimi brillanti risultati. Che lo straordinario recupero finanziario e produttivo realizzato dopo la crisi dell'80 non era tanto merito dei dirigenti Fiat, quanto di un complesso irripetibile di circostanze fortunate. Che si possono anche raccogliere 1.300 miliardi di utili, ma poi si rischia di perdere le battaglie decisive.

La seconda crisi petrolifera, su finire degli anni '70, trovò le maggiori case automobilistiche del mondo impazzite a fornire il nuovo prodotto che il pubblico chiedeva: vetture più risparmio di carburante, più affidabili, più curate nella qualità e finiture. Dovendo realizzare fortissimi investimenti per adeguare la gamma dei prodotti ed i sistemi di produzione, tutti i produttori ebbero interesse a scongiurare una concorrenza troppo accanita sui prezzi. Si perpetuò così la prassi consolidata in campo automobilistico per cui in ciascun Paese la casa dominante determinava i prezzi e gli altri si adeguavano. In Italia era la Fiat a «fare» i prezzi, in Francia la Renault, in Germania la Volkswagen e la Mercedes, ecc.

La «tregua dei listini» fu una vera e propria manna per la Fiat, grazie alle alleati del mercato italiano. Infatti la Fiat è l'unica grande casa automobilistica che controlla oltre il 50% del proprio mercato nazionale. Sul mercato italiano poi dominano le vetture di fascia alta, dove la Fiat è più competitiva. A ciò si aggiunge che negli ultimi cinque anni la domanda italiana di auto si è mantenuta consistente. In controtendenza con altri mercati europei, e si è sviluppata soprattutto la vendita di basse cilindrata. Gli stessi fattori hanno invece penalizzato l'Alfa Romeo. Lo scarso incremento di vendite di riduzione della base produttiva ed occupazionale. Solo parte degli utili sono stati reinvestiti in impianti e nuovi modelli. Per il resto, la Fiat ha calcolato che i prezzi elevati le avrebbero consentito di equilibrare costi e ricavi anche con vendite ridotte. Si è così ritirata da tutta una serie di mercati (Usa, Spagna, America Latina ad eccezione del Brasile) per concentrare le vendite in Italia ed Europa. Riducendo in tal modo la produzione, ha chiuso stabilimenti ed espulso 50 mila lavoratori dalle fabbriche, ottenendo ulteriori consistenti risparmi sui costi fissi.

Ma ecco che, nel pieno di questo sforzo, la Fiat si è lasciata infilare in contropiede dalla mossa della Ford. Se davvero la casa del Biscione diventerà a stelle e strisce, sarà l'Alfa Romeo a disporre della più estesa rete commerciale in Usa (quella Ford) e non la Fiat (che punta sulla Chrysler). In Italia, sommando l'attuale quota di mercato Ford del 3,5% con quella Alfa del 6,5% si creerà un concorrente di tutto rispetto. Se poi la Ford saturerà i miliardi in un nuovo programma di rinnovamento degli impianti e dei modelli. Intanto le grandi case americane hanno deciso di frangere la loro concorrenza giapponese rientrando nel mercato delle vetture «compatte». La General Motors realizza il «progetto Saturno», fabbrica automatizzata di vetture di media cilindrata, ed ha acquistato la Lotus inglese. Si fa avanti in Euro-



ricominciavano a guadagnare, l'Alfa si faceva ripianare i conti dallo Stato man mano che le sue vendite diminuivano. Ma dove sono cominciati i mali per la casa lombarda fabbrica automobilistica dell'ing. Romeo? Una leggenda dice che la casa del biscione ha perso la sua prima, vera grande occasione negli anni della ricostruzione post-bellica. Confinata allora al Portello, che sembrava a quei tempi un maxi stabilimento, aveva già pronto un progetto di utilità che non andò mai in porto per il veto postuma della Fiat. Scenderei i vertici delle piccole cilindrata - dicono ora fonti diverse, i tecnici ed esperti dell'azienda, ma anche chi nel sindacato si occupa di queste cose - sarebbe stato un grave errore. E infatti l'Alfa Romeo che noi conosciamo, macchine scattanti di un rosso smagliante, meccanica perfetta e all'avanguardia, motore a tutto gas, è nata con la Giulietta. Siamo negli anni '50 e un cervello lino, l'ing. Orazio Satta, costretto dal diktat della Fiat a mettere da parte la 750 già quasi pronta e a progettare un'autoletta di 1300 di cilindrata, sforna la Giulietta, una «bomba». L'altro colpo viene fatto con la Giulia, altra macchina perfettamente riuscita, che perpetua le glorie della casa del Biscione. Siamo negli anni '60, il Portello non basta più, lo stabilimento di Arese è già in produzione. I critici dicono: bisogna fermarsi qui, non si doveva andare avanti. I guai cominciano con Pomigliano d'Arco. Si è voluto cedere alla ragion di Stato, in questo caso rappresentata da interessi (preferiamo chiamarli bisogni) sociali. E si dimentica che Pomigliano, la cui idea nasce nel '65, viene costruito in

ARESE

«Rischiamo di produrre soltanto le carrozzerie»

A colloquio con operai e delegati - Tramontana riunisce i dirigenti - Da tre anni si discute sul nuovo motore senza decidere

MILANO - Hanno scritto di tutto in questi giorni. Ci si è messo pure Giorgio Bocca su La Repubblica a scrivere che all'Alfa i brigatisti erano legati e venivano eletti nel consiglio di fabbrica, tutti attoniti dagli ex conformismi sindacali e conformismi sovversivi. Adesso noi scriviamo a Scalfari per ricordargli che qui siamo stati in trincea contro il terrorismo, che abbiamo anche pagato di persona, che abbiamo digerito bocconi amari ma senza opportunismi. Nella saletta della sezione comunista dell'Alfa Romeo c'è gran caldo. Alcuni delegati, Fiom e Uilm, parlano a ruota libera, in mezzo al fastidioso vociare degli ambulanti di frutta e verdura che aspettano l'uscita del «normale» il rumore degli autobus. Nessuna eccitazione febbrile per le magliette a stelle e strisce. Anche perché qui ci sono ancora i sospesi a zero ore, quel reparto forgia che l'Alfa vuole smantellare nel giro di diciotto mesi. L'altra mattina l'amministratore delegato Tramontana ha riunito 150 dirigenti e ha parlato così: l'accordo con la Ford vincerà se lo fate viaggiare vol. Non come è successo alla Fiat. E i loro, i dirigenti, lo hanno subito di battimani. La base operaia e impiegatizia è più cauta e preferisce fornire un cocktail di speranza e realismo, in cui c'è chi è più speranzoso del dovuto e chi è più realista del re. E un po' scettico.

Il punto decisivo è quello dell'autonomia. Lo stesso che fa dire ad Armando Calamini, tecnico di fabbrica, segretario della sezione Pci, «se ci prendesse la Fiat la prospettiva sarebbe il nostro sacrificio». E la Ford, invece? Che effetto fa questo pesce grande che nuota a fianco del pesce piccolo e magari potrebbe ingoiarlo? Ci si divide fra chi ritiene inevitabile l'ingresso della Ford in posizioni di maggioranza, in modo da controllare direttamente il gruppo italiano in una logica sovranazionale e chi invece, come Riccardo Contardi, dice che «non bisogna passare il limite del 49%. Un conto è la Ford che dirige da padrone assoluto, un altro conto è il condizionamento da posizioni di minoranza. Il sindacato deve stare sul secondo versante».

POMIGLIANO

'E ora tutti ci vogliono Non eravamo da buttare?'

Nello stabilimento napoletano l'interesse degli americani viene visto come la conferma di un potenziale produttivo indiscutibile

Dalla nostra redazione
NAPOLI - «È una proposta seria su cui è utile ragionare senza isterismi». Edoardo Guarino la storia infinita dell'Alfa Romeo la conosce sin dalle origini. Nella fabbrica di Pomigliano si è fatto le ossa prima come operaio poi come sindacalista. Vi mise piede nei primissimi, burrascosi anni '70; anni di microconflittualità e di tensioni esasperate, quando lo stabilimento napoletano era sulle prime pagine dei giornali di mezza Europa. Ora che è nella segreteria nazionale della Cgil Guarino non è affatto contrario ad un bisticcio a stelle e strisce. «Come sindacato tuttavia abbiamo il dovere - sottolinea il dirigente della Cgil - di tallonare l'Iri e le Partecipazioni Statali affinché vengano rispettate determinate garanzie, a partire dalla delicata questione della proprietà». Su quest'ultimo punto Guarino è esplicito: «In una prima fase la maggioranza del pacchetto azionario dell'Alfa Romeo deve rimanere in mano pubblica. Se poi la collaborazione con la Ford dovesse svilupparsi positivamente - come ci auguriamo - beh! non avrebbe senso ostinarsi a gridare contro lo straniero. Una volta maturate le condizioni, il passaggio dell'intera azienda al gruppo americano sarebbe quasi naturale. Comunque la cosa da evitare assolutamente è che si ripeta una Sme bis. L'Alfa non è in grado di sopportare una lunga paralisi. In proposito Guarino chiama nuovamente in causa l'Iri e le Partecipazioni statali: «Sono sempre meno presenti nel settore manifatturiero. Che programmi hanno per il Sud? È questo che non si riesce a capire».

Pomigliano è al centro degli interessi non solo della Ford ma anche della Fiat che, nella proposta giudicata inadeguata da Prodi, si riprometteva di rilevare soltanto lo stabilimento meridionale del gruppo. «Senza voler entrare nel merito dell'una o dell'altra offerta, ciò conferma - evidenzia Guarino - che l'Alfasud si salva comunque. È una secca smentita per chi culla l'illusione di riportare Arese, da sola, senza la «palla al piede» di Pomigliano, agli splendori degli anni '50».

Bianca Mazzoni

A. Pollio Salimbeni

Luigi Vicinanza

Edoardo Gardumi