

Paolo Cantarella e Roberto Testore a Madrid illustrano le scelte della casa torinese per il 1999

«Mercato dell'auto in calo» Fiat conferma i programmi

DALL'INVIATO

MADRID. La scelta di fondo non cambia. E neanche i progetti di espansione accarezzati per il futuro nei paesi emergenti dell'America Latina, in India e Cina, in Polonia, in Russia dove il mercato, difficoltà attuali a parte, è previsto in crescita del 50% in un decennio. Ma per l'immediato la parola d'ordine è attenzione. Massima attenzione. E se la crisi di vendite andrà ancora avanti, pronti a premere con decisione sul pedale del freno. Mollate le speranze di una crescita a presa rapida, Fiat è costretta a ridimensionare le proprie aspettative. «Per ora andiamo avanti per la nostra strada, ma pronti a rimodulare la produzione se la domanda di auto continuerà a calare», avverte l'amministratore delegato della Fiat, Paolo Cantarella.

Ancora niente di concreto, ma abbastanza per allarmare i sindacati. Qualche giorno fa l'ambiguo segnale con cui l'avvocato Agnelli proponeva di lasciare a casa i lavoratori anziani per sostituirli con giovani (meno cari). Ora l'annuncio di possibili nuove difficoltà per la casa di Torino. Si sta preparando il terreno, se non ai licenziamenti, al ritorno di qualche dose di casa integrazione magari anche in Italia dopo che già in Brasile si è deciso di spegnere un turno produttivo? Gli uomini della Fiat negano di avere allo studio decisioni del genere, ma non nascondono la preoccupazione per le difficoltà del momento.

Per ora ci si affida alla speranza di una inversione di tendenza internazionale anche se non ci si fa molte illusioni sui tempi: «Dobbiamo essere pronti a cogliere il recupero», dice l'amministratore delegato di Fiat Au-

to, Roberto Testore. Ma l'avvitamento è evidente. Prima la crisi asiatica che ha portato i concorrenti del Far East a politiche di prezzo aggressive anche da noi. Poi le difficoltà a Mosca che hanno costretto a rivedere le tempistiche di investimento in quel paese. Quindi, e già da tempo, una situazione sempre più precaria in America Latina e soprattutto in Brasile che da solo fa il 15% del fatturato Fiat.

Da ultimo, le difficoltà di casa nostra. Il temuto tracollo del mercato interno a conclusione degli incentivi è arrivato. Appena 2,2 milioni di auto vendute quest'anno sul mercato interno: il 7% in meno del 1997. E per il futuro Testore vede ancora più nero: «Nel 1999 l'Italia non assorbirà più di 1,8 milioni di vetture. Noi, comunque, puntiamo a conservare le nostre quote». Non ci fosse l'Europa che tira ancora (più 4-5%) sarebbero veramente guai già da ora.

Il quadro è pesante, proprio alla vigilia dell'assemblea degli azionisti che martedì prossimo licenzierà una semestrale forse meno brillante di quanto ci si sarebbe aspettati ad inizio anno. «Previsioni che si facevano solo cinque mesi fa, ora diventano consuntivi e previsioni totalmente diversi», ammette Cantarella. Si tratta di considerazioni sufficienti a far calare un'ombra di inquietudine sulla festa che, presenti mille giornalisti da tutto il mondo, ha salutato ieri a Madrid il battesimo della 166, la nuova ammiraglia dell'Alfa con l'ambizione (ed i numeri) di andare a fare finalmente concorrenza a Bmw, Audi e Mercedes. Per Testore è anche un fatto di orgoglio: «Quando annunciamo di voler riportare il marchio Alfa agli splendori di un tempo, in pochi ci crederanno. Oggi i risultati ci



La nuova Alfa Romeo 166

stanno dando ragione: abbiamo battuto lo scetticismo».

Ma la situazione non è di quelle che invitano ai brindisi. «Il 1999 sarà un anno difficile a causa del rallentamento della crescita mondiale, ma le imprese devono continuare nelle prospettive di sviluppo», spiega Cantarella. Per l'immediato, però, si spera in nuovi incentivi ai consumi se non alla rottamazione. Augurandosi che alla resa dei conti la differenza sia solo di nome. «Quelli passati sono serviti al paese: 2000 posti di lavoro in più in Fiat, 8.000 nel paese», fa conti Testore. Ma non drogano il mercato? «No, se sono strutturali come qui in Spagna», è la pronta risposta. Sono passati due anni, ma il discorso torna sempre.

Gildo Campesato

PRIMO PIANO

Arriva la 166 la nuova Alfa

MADRID. Dal 2 ottobre sarà in vendita l'Alfa 166, la nuova ammiraglia del marchio di Arese. Costruita a Rivalta sulle linee della Lancia (con cui però ha ben poco in comune) si presenta con 5 motorizzazioni (di cui una diesel) e grande attenzione al confort che si sposa alla tradizionale brillantezza di guida. Particolarmente accurato l'allestimento interno che prevede anche un sistema integrato di controllo (Ics) che consente di gestire da un unico display climatizzazione, comunicazioni telefoniche, percorso di guida assistito dal satellite. La gamma di prezzo andrà dai 60 agli 80 milioni di lire. La Fiat vi ha investito circa 750 miliardi. Se ne prevede la vendita di 50.000 esemplari l'anno (un po' meno di metà in Italia), ma già il raggiungimento di quota 40.000 assicurerà un risultato economico positivo. La 166 verrà commercializzata in una sessantina di paesi (ma non negli Usa): un record per la casa Alfa. Così come costituisce una grossa novità l'arrivo di un'Alfa nella classe E, il club che raccoglie le regine del settore.

E le compagnie estere scommettono su Linate

Malpensa 2000 Ora è polemica Alitalia-Rutelli

ROMA. A 48 ore dalla bocciatura europea, l'apertura di Malpensa continua a restare al centro di polemiche e prese di posizione. Il sottosegretario agli esteri Piero Fassino ha dichiarato a Bruxelles che «L'Italia sta lavorando per un'intesa: mi auguro che anche il commissario Kinnoch dia prova della stessa disponibilità».

A dare nuovo fuoco alle micce sull'ipotesi Ciampino ci ha pensato ieri, in un'intervista, l'amministratore delegato di Alitalia, Domenico Cempella, subito rimbeccato dall'assessore al Turismo di Roma, Paolo Gentiloni. Cempella, nel confermare che Alitalia firmerà entro ottobre l'alleanza con Klm nonostante il no di Bruxelles, ha sostenuto che «lo scalo milanese è stato bocciato non per questioni di diritto comunitario ma per la coalizione di interessi fortissimi». Quanto allo spostamento temporaneo dei voli su Ciampino «non è detto che non faremo una valutazione autonoma, come azienda, anche perché per andare lì non abbiamo bisogno del permesso di nessuno. Bisogna solo capire cosa faranno i concorrenti». Poi la frecciatina polemica contro Roma: «Non vedo nulla di malvagio nel no di Rutelli, solo un grosso pressapochismo dettato da una mancanza di informazione e probabilmente da cattivi consiglieri».

Immediata la replica dell'assessore Gentiloni: «Domenico Cempella non ha titolo per dare lezioni a Ro-

ma. È libero di continuare nella sua linea di interviste aggressive e ultimative. Dopo avere sostenuto la strategia dello "Spezzeremo le reni a Bruxelles" oggi aggiunge: "Noi tiremo dritto". C'è da chiedersi: in che mani siamo? Quello che Cempella non può fare è impartire lezioni a Roma, al suo sindaco eletto direttamente al Consiglio».

L'Aduc, associazione di difesa dei consumatori, ha presentato un esposto alla procura di Roma, per chiedere di indagare nei confronti di British Airways, Lufthansa, Air France e Swiss Air, per il reato di frode in commercio per la vendita di biglietti internazionali con partenza dallo scalo di Linate per date successive al 25 ottobre. «Oltre alla scarsa serietà - scrive l'Aduc - sollecitiamo la magistratura ad indagare su un comportamento lesivo degli interessi degli utenti. I parlamentari lombardi sono scesi in campo: "pro Malpensa", costituendo un comitato permanente con l'intento di «adoperarsi in

sede politica e istituzionale per consentire alla Lombardia e all'Italia di non perdere questa grande opportunità». Il comitato chiederà di incontrare Neil Kinnoch. La Fit-Cisl di Milano ha programmato un pacchetto di 24 ore di sciopero dei lavoratori aeroportuali della Sea di Milano contro Burlando, Albertini e Formigoni che «vogliono declassare l'aeroporto di Linate». Le prime 4 ore sono fissate per il 2 ottobre.



Si spenderanno tante parole sull'Euro.

Tu invece spenderai sempre lo stesso.

coop
LA COOP SEI TU.