

Rinaldo Gianola

MILANO Nel caso Fiat è il momento dei pentiti e dei dispiaciuti. Romano Prodi, ex presidente dell'Iri, sostiene che sarebbe stato meglio vendere l'Alfa Romeo alla Ford anziché alla Fiat, così il mercato italiano dell'auto avrebbe beneficiato di una maggior concorrenza. Un'analisi corretta, anche se appare un po' tardiva. Tenuto conto che Prodi è stato uno dei grandi protagonisti della stagione delle privatizzazioni sarebbe interessante sapere se ci sono altre vendite di Stato che non rifarebbe, magari ci potrebbe dire se sottoscriverebbe ancora l'accordo con Carlo De Benedetti per la Sme.

Nella categoria dei dispiaciuti, invece, c'è Cesare Romiti, che in una non-intervista a un giornale romano - «Interviste adesso? No, non me la sento, mi sembrerebbe davvero poco fine» - s'interroga, proprio lui che ha battuto il sindacato, salvato l'azienda e firmato il bilancio record della storia Fiat, come sia stato possibile in soli quattro anni, cioè da quando se n'è andato, dilapidare tutto. Forse il presidente della Rcs oggi ha tempo di rileggere le analisi sulla debolezza strutturale della Fiat che venivano diffuse a piene mani in giro per il mondo anche durante il suo regno, quando egli allontanava fior di manager, adombrando chissà quali sospetti, perché troppo autocentrici. La Fiat, si diceva, anche quattro e più anni fa, beneficia di un miliardo di dollari di utili l'anno provenienti dall'America Latina, un mercato rischioso come si è visto nell'ultimo periodo, mentre mantiene una posizione strategicamente debole, per la bassa qualità dei prodotti, sul mercato domestico e su quello europeo. Insomma la povera globalizzazione torinese e la difesa del monopolio della produzione nazionale dell'auto non sono servite alla Fiat ad assicurarsi un futuro dignitoso.

D'altra parte era chiaro anche nel 1986, come dice oggi Prodi, che la vendita dell'Alfa Romeo alla Fiat non avrebbe sviluppato la competizione sul mercato italiano, ma avrebbe solo garantito alla casa torinese la difesa, ancora per pochi anni, di una posizione dominante con quote di mercato fino al 60%. Non si può certo dire, però, che la colpa fosse del solito Craxi, degli sciagurati governi dell'epoca, dei manager delle Partecipazioni Statali, dei sindacati. In realtà, da un'attenta analisi di quei fatti traspare un'unanimità imbarazzante verso l'opzione Fiat. Sono tutti d'accordo, forse gli unici che davvero si oppongono sono i consigli di fabbrica e un gruppo di iscritti al Pci di Arese, qualche orgoglioso manager delle Partecipazioni Statali, ma per il resto, come vedremo, è tutto un Paese filo-Fiat.

E pensare che all'inizio del 1986 quando Iri e Finmeccanica avviano l'iter per la cessione dell'Alfa Romeo, Gianni Agnelli sembra snobbare l'iniziativa. All'assemblea

Quando Iri e Finmeccanica giudicavano vantaggiosa la proposta dell'azienda americana

“ L'ex presidente dell'Iri Prodi riconosce che l'opzione statunitense avrebbe rafforzato l'industria nazionale. Romiti è dispiaciuto delle difficoltà Fiat ”



Un'imbarazzante unanimità a favore della casa torinese. L'errore di considerare l'interesse degli Agnelli come l'interesse collettivo del Paese

Alfa Romeo, inizia la stagione dei pentiti

Sedici anni dopo si scopre che l'offerta Ford non era così male e favoriva la concorrenza

degli azionisti dell'Iri, l'avvocato dice: «Non credo che nel caso Alfa Romeo ci sarà un'asta: a noi, comunque, non interessa». Dunque l'apparente disinteresse degli Agnelli apre la via all'offerta della Ford che appare ben intenzionata ad avere un polo produttivo in Ita-

lia, uno dei primi quattro mercati dell'auto al mondo. In questi giorni alcuni giornali si sono interrogati se davvero esistesse questo interesse americano. Altroché se esisteva. Ci sono documenti che parlano. In primavera Finmeccanica e Ford annunciano «uno studio con-

giunto per un comune piano produttivo e impegnativo programma di investimenti per l'Alfa Romeo». In luglio le parti informano che «lo studio è nella fase conclusiva» e «le prime indicazioni confermano i vantaggi di un'associazione a lungo termine tra le due aziende». Il

23 luglio '86 il presidente di Finmeccanica, Franco Viezzoli, dice alla Commissione Bilancio del Senato, che «recentemente si è potuta acquisire la disponibilità e l'interesse a una alleanza strutturale da parte di un grande costruttore di auto quale la Ford (...) in prece-

denza era stata acquisita un'ipotesi tecnica di collaborazione da parte della Fiat». Conclusione di Viezzoli: «A giudizio dell'Iri, della Finmeccanica e dell'Alfa Romeo, l'offerta Ford, sulla base dei vari elementi disponibili, è apparsa vantaggiosa».

C'è di più. La Ford formalizza un piano industriale per l'Alfa Romeo. I documenti sono in mano all'amministratore delegato dell'Alfa, Tramontana, che più tardi diventerà un manager di primissimo piano del gruppo Fiat (per molti anni amministratore delegato della Rinascente, prima della tragica scomparsa in un incidente stradale). Le proposte Ford sono queste: «il mantenimento dell'attuale struttura societaria Alfa senza scorpori di unità produttive; la saturazione produttiva di Arese e Pomigliano; la valorizzazione del know how Alfa; l'utilizzazione comune delle esistenti motorizzazioni Alfa; la tutela dell'immagine e identità Alfa; la partecipazione al capitale Alfa con eventuale opzione della maggioranza da parte della Ford e investimenti rilevanti in ragione della rispettiva quota azionaria». Qualche numero. La Ford vuole utilizzare gli impianti Alfa per produrre almeno 50mila vetture l'anno col proprio marchio mentre altre 350mila verrebbero prodotte col marchio del Biscione destinate per il 39% al mercato italiano, per il 16% agli Stati Uniti e il restante 45% agli altri mercati internazionali. Il gruppo americano, inoltre, prevede investimenti in nuovi prodotti e tecnologie per 3300 miliardi di lire in dieci anni.

Niente male, vero? Infatti, l'affare sembra in dirittura d'arrivo. Il primo ottobre la Ford presenta al-

l'Iri la proposta definitiva per rilevare l'84% del capitale Alfa Romeo. L'azionista pubblico deve rispondere entro il 7 novembre. A questo punto, quando gli americani sono sulla soglia della porta, scoppia il putiferio. A Torino sono spaventati, se arriva la Ford cambia la musica. Gianni Agnelli e Cesare Romiti si muovono. Il 17 settembre e il 2 ottobre incontrano il presidente del Consiglio Craxi. L'Avvocato può dichiarare: «Noi offriamo più della Ford». Strano perché nessuno dovrebbe conoscere la vera offerta della casa americana.

Ma la questione è politica. Si forma un'imbarazzante solidarietà nazionale a difesa dei supremi interessi della Fiat. Sentite Ciriaco De Mita, segretario della Dc: «C'è una volontà concreta da parte della

Fiat di risolvere il problema Alfa. È chiaro che le intenzioni della Fiat vanno tenute nel dovuto conto, così come non si può sottovalutare che la Fiat ha considerevolmente rivisto la sua posizione».

Piero Fassino, a quell'epoca segretario del Pci a Torino, dichiara in un'intervista a Peppino Turani: «Un partito come il Pci non può fare il piazzista, cercare di spingere l'Alfa Romeo verso la Ford o la Fiat. A certe condizioni, però, penso che l'Alfa Romeo debba andare alla Fiat. Lasciarla cadere nelle mani della Ford sarebbe molto pericoloso: un errore strategico di cui finiremmo per pagare le conseguenze per anni e anni».

Tra i socialisti qualcuno vorrebbe puntare sugli americani. Ad esempio la sezione socialista di Pomigliano D'Arco è a favore della Ford. Giulio Di Donato, ex vicesegretario del Psi, racconta in un'intervista del 1996 che Giuliano Amato e Sabino Acquaviva fecero pressioni perché, in base a considerazioni di opportunità politica, si scegliesse la Fiat. La svolta filo-Torino venne celebrata con un convegno a Pomigliano con la partecipazione di Amato, Acquaviva e Cicchitto. Venne convinto anche il segretario locale Felice Iossa che pochi mesi dopo sarebbe diventato deputato e più tardi anche sottosegretario all'Industria.

Insomma non c'era più nessuno in grado di opporsi all'offerta Fiat. Antonio Pizzinato, allora segretario generale della Cgil, ha ricordato: «Alla vigilia della vendita il presidente dell'Iri, Prodi chiamò i segretari di Cgil, Cisl e Uil. Ci informò della lettera di intenti con la quale la Ford si impegnava all'acquisto dell'Alfa Romeo. La casa americana, ci disse il presidente dell'Iri, era disponibile a rispettare gli accordi stabiliti tra sindacati e Partecipazioni Statali. Le tre confederazioni espressero il loro consenso a quell'operazione che doveva essere perfezionata entro brevissimo tempo. Il giorno dopo si riunì il consiglio di Gabinetto sotto la presidenza di Craxi e vennero cambiate le carte in tavola. Prodi ci richiamò nel suo ufficio, si disse che c'era l'offerta della Fiat e che il governo aveva dato il suo assenso». Amen.

Uno schieramento trasversale, dalla Dc fino ai comunisti accompagna il trionfo del gruppo di Torino



Operai davanti a uno stabilimento dell'Alfa Romeo. Fusco/Ansa

Europa

Il mercato risale ma non il Lingotto

MILANO Mercato dell'auto in ripresa, a settembre, in Europa. Le immatricolazioni sono cresciute dello 0,9 per cento a quota 1.306.429 vetture. Resta invece negativo il saldo dei primi nove mesi. Secondo i dati diffusi dall'Acea, l'associazione europea dei costruttori di automobili, da gennaio a settembre il calo è stato del 3,7 per cento.

Per la Fiat, però, si è trattato di un altro mese in rosso. I marchi del Lingotto hanno segnato una ulteriore flessione del 3,4 per cento. In un anno la quota di mercato di Fiat, Lancia (la peggiore del gruppo) e Alfa Romeo è scesa dal 7,6 al 7,3 per cento, per un totale di 95.166 vetture vendute. Nei primi nove mesi, un calo del 18,2 per cento, con 918.261 pezzi

piazzati. Tranne la Gran Bretagna, cresciuta del 5,1 per cento, quasi tutti i paesi europei hanno fatto registrare nei primi nove mesi dell'anno una variazione negativa. Da noi, con 1,7 milioni di vetture immatricolate, di cui 165.200 a settembre, il saldo negativo è stato del 10,7 per cento.

Per quello che riguarda le marche, in settembre il gruppo Volkswagen si è confermato leader europeo. La sua quota di mercato è stata del 17,7 per cento, con un aumento di un punto percentuale e 230mila veicoli venduti. L'incremento maggiore, però, è stato messo a segno da un altro gruppo tedesco, la Bmw, che, 61mila vetture immatricolate, ha fatto registrare un più 27,9 per cento. Alla Bmw fa da contraltare Mg Rover che, con un meno 13,3 per cento, è stata la peggiore. Forti le case giapponesi (più 13,2 per cento con 174mila auto).

Fra i risultati degli altri gruppi maggiori, spiccano quelli della francese Psa (Peugeot-Citroen) con un meno 0,7 per cento, della Ford (meno 5,8) e della Renault. Male anche General Motors, che ha perso il 3,2 per cento.

Le vendite di auto in Europa

Immatricolazioni tra gennaio e settembre 2002 nei paesi Ue ed Efta (Europa Occidentale) e variazione rispetto allo stesso periodo 2001

	2002	Variazione %	Quota di mercato %
Gr. Volkswagen	2.048.162	+6,4	18,3
Peugeot-Citroen	1.670.365	+1,2	15,0
Gruppo Ford	1.289.921	-2,2	11,5
Giapponesi	1.286.470	+4,6	11,5
Renault	1.174.169	-2,5	10,5
Gruppo GM	1.105.190	-13,1	9,9
Gruppo Fiat	918.261	-18,2	8,2
DaimlerChrysler	741.467	+2,6	6,6
Gruppo Bmw	485.337	+19,5	4,3
Coreani	302.508	-6,9	2,7
Gruppo MG Rover	112.502	-9,0	1,0
Totale	11.163.489	-3,7	100

Fonte: Acea - Associazione dei costruttori automobilistici europei

Millecinquecento persone domani nella capitale per dire no alla chiusura dello stabilimento siciliano. Ieri davanti alla fabbrica comizio del leader del Prc, Fausto Bertinotti

Termini Imerese, la protesta degli operai punta su Roma

Aldo Varano

TERMINI IMERESE Si sposta la mobilitazione degli operai di Termini Imerese. Oggi sarà a Roma coi volti di mille operai Fiat e delegazioni massicce delle fabbriche dell'indotto. In tutto, quasi millecinquecento persone.

«Fiat governo e sindacati trattano li? Giusto. Ma noi ci andiamo - spiega Roberto Mastrosimone, anima della lotta - perché ci devono guardare in faccia, vederli. E noi vogliamo vedere loro, questi che discuto-

no della nostra fabbrica, delle nostre vite, dei nostri figli».

Gli autobus sono già venticinque. Partiranno questa sera alle venti e trenta. L'appuntamento è davanti all'ingresso 1 dello stabilimento. Ogni operaio salirà sull'autobus secondo gli elenchi già stilati. Tutta una tirata da Termini fino a Messina. La breve pausa della traversata sul traghetto e poi tutto d'un fiato fino a Roma, dove la mattina di domani dovrebbero trovare ad accoglierli - hanno telefonato chiedendo aiuto al sindaco Veltroni - i vigili della capitale per essere scortati fino al cen-

tro. «Ci installeremo tra Montecitorio e Palazzo Chigi per poi spostarci secondo necessità» - fanno sapere gli organizzatori della manifestazione.

Due autobus saranno di donne: operaie e mogli. Non è stato, invece, possibile allargare la protesta alla partecipazione degli studenti di Termini, anche loro pronti a salire in massa nella capitale. Ma dalle scuole della città sono stati presi contatti con alcuni istituti romani perché siano presenti, anche in loro rappresentanza, all'iniziativa.

La decisione di andare a Ro-

ma è stata anticipata rispetto agli iniziali progetti. Le dichiarazioni del governatore Ghigo (Termini può chiudere per salvare le fabbriche torinesi) e quelle di Umberto Agnelli dopo l'incontro col governo (il piano della Fiat non è cambiato) hanno convinto gli operai ad accelerare. Una parte importante degli orientamenti verrà fissato in questi giorni.

La riunione di domani tra governo, Fiat e sindacati sarà un primo momento della verità: sia la Fiat che il governo dovranno mettere le carte in tavola e non saranno più possibili

giri larghi e documenti incomprensibili. Da qui la decisione di essere a Roma.

«Per ora in millecinquecento e per un giorno. Ma se non basta, saliremo in massa. Non solo gli operai, e non solo per un giorno. Per non far chiudere la fabbrica siamo disposti a tutto» - dicono i lavoratori che stazionano davanti ai cancelli.

Gli obiettivi della missione romana sono chiari: il piano della Fiat va ritirato e rifatto; cassa integrazione a zero ore, neanche a parlarne, perché significherebbe far morire la fabbrica; nessun piano che possa

servire semplicemente ad «allungare» un altro po' la vita dello stabilimento, ma un rilancio vero e proprio che assicuri un lavoro produttivo per la costruzione di auto.

Ieri davanti ai cancelli della fabbrica ha tenuto un comizio il segretario di Rifondazione comunista, Fausto Bertinotti. Oltre gli operai dei due turni c'erano anche gruppi di studenti. Il segretario di Rifondazione ha parlato della lettera inviata a Berlusconi sulla Fiat. «Sono disposto ad accordarmi anche col diavolo pur di salvare i posti di lavoro», ha scandito. Il leader

ha molto insistito sul fatto che la vicenda Termini coincide con la questione Fiat. Ghigo si sbaglia perché se chiudesse Termini un po' dopo chiuderebbe anche Torino. Durissimo l'attacco ai dirigenti Fiat: «Dato che quando avete guidato voi siete andati a sbattere, ora scendete dall'auto perché guidino altri. Per questo - ha chiarito - proponiamo la nazionalizzazione della Fiat». Per Bertinotti serve un «intervento risoluto del governo» ma se la Fiat dovesse continuare a voler tagliare, il governo «deve intervenire nell'assetto proprietario della Fiat».