

Borsa e Brasile premiano la Fiat Nasce «Alfa Romeo Usa»

Dopo l'intesa con Bmw recupero in Piazza Affari Riconoscimento carioca, tenuta sul mercato europeo

di Marco Tedeschi / Milano

CONSENSI Momenti di gloria per la Fiat e tutti assieme. L'altro ieri l'intesa con la Bmw, ieri un rialzo in Borsa dopo settimane di magra e persino un premio dal Brasile che sta diventando la Mirafiori degli anni d'oro: per il terzo anno consecutivo, ha vinto il premio

di «Miglior impresa dell'anno» per il 2008, attribuito dalla Exame, la più prestigiosa rivista economica brasiliana (tra i diciotto parametri presi in considerazione, anche quello relativo alla «ricchezza creata per dipendente»).

Ma è ovviamente alla novità americana che si guarda in queste ore con particolare interesse. Il ritorno della Fiat e dell'Alfa Romeo negli Stati Uniti è letto come un segnale di grande vitalità e di vivacità imprenditoriale, un po' controcorrente viste le nuvole scure che s'addensano sul mercato dell'auto in tutto il mondo, causa la crisi economica e la crisi energetica in particolare. Del resto l'accordo con Bmw va lungo la strada da tempo indicata dall'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne, di intese per sinergie nella ricerca, nella produzione e nell'individuazione dei mercati. Bmw arriva dopo Peugeot, Ford, Sevel, Tata, Daimler Chrysler, Chery, Zastava. In questo caso l'alleato è di assoluto prestigio, uno dei marchi più ambiti.

I primi passi dell'avventura americana Fiat li ha compiuti dando vita alla «Alfa Romeo Usa spa», la cui attività inizierà con la distribuzione della supersportiva Alfa Romeo 8c competizione, intanto novanta esemplari (su cinquecento esemplari previsti per la supersportiva Alfa, equipaggiata con un motore Maserati). L'Alfa Romeo 8c competizione rappresenterà una testa di ponte per la casa del Biscione. La Bmw potrebbe garantire il suo sostegno per la distribuzione ma anche per la produzione (della nuova Alfa 159 sulla piattaforma del-

Il primo passo, la distribuzione di novanta esemplari della prestigiosa Alfa Romeo C

la Bmw serie 5 ad esempio) visto che la casa tedesca possiede già impianti negli Usa e vista la sua importante esperienza nella trazione posteriore. L'accordo Alfa-Bmw arriva quando il mercato americano è in affanno e registra uno spostamento dai pick-up, mezzi molto più assetati di carburante, verso i crossover, con minori consumi. Prima dell'America, l'Europa potrebbe riservare a giugno qualche (contraddittoria) sorpresa per il Fiat Group Automobiles, che dovrebbe vedere aumentare la sua quota di mercato (nell'Europa dei quindici, più Norvegia e Svizzera) all'8,2% (da 7,9% un anno prima) e scendere le vendite del 4,5% a oltre 108.400 unità. Sono le stime di Global Insight. La casa torinese farebbe però meglio del mercato in generale, pre-



Dustin Hoffman a bordo dell'Alfa Romeo Duetto nel film «Il laureato» del 1967

visto in calo dell'8,4% a oltre 1,316 milioni, e segnerebbe la flessione più bassa dopo Renault (vendite quasi invariate a circa 103.940).

Nei primi sei mesi, secondo Global Insight, il calo delle vendite del Gruppo Fiat dovrebbe collocarsi intorno al 3,3% in Europa occidentale a circa 645.490 su-

Previsioni negative anche per il 2008 ma il Lingotto dovrebbe far meglio degli altri produttori

un mercato giù del 2,8% a oltre 7,72 milioni. La quota del Lingotto, al quinto posto per volumi (davanti a Renault), resterebbe invariata all'8,4% ed esclusa l'Italia risulta un incremento dell'11,1% delle vendite. Fiat riesce, pur nell'ambito di un mercato debole, a mantenersi stabile. Da sottolineare che Global Insi-

ght ha rivisto in ribasso ancora una volta le stime sul mercato europeo 2008, atteso adesso in calo del 2,9% a 14,365 milioni rispetto a stime iniziali di una flessione dell'1,5% sull'anno scorso. L'Acia, l'associazione dei costruttori europei, renderà noti i dati sulle immatricolazioni di giugno in Europa il 16 luglio.

L'INTERVISTA GIUSEPPE BERTA

Mentre cambia la geografia mondiale dell'auto e i colossi americani rischiano il tracollo

«Una mossa in agilità per guadagnare mercati»

di Oreste Pivetta



Tempi non proprio felici per l'auto e per i suoi mercati. Però la Fiat confida nelle alleanze, scrivendo d'accordo in accordo una geografia globale, che le consente di alzare bandierine da dove in altro modo sarebbe impossibile anche solo immaginare. Negli States, ad esempio. «Cogliere tutte le opportunità», sintetizza Giuseppe Berta, professore alla Bocconi e storico del Lingotto. «In una situazione - aggiunge - di turbolenze e, di fronte, un orizzonte assai cupo». Con l'Italia che rischia di perdere la coda del gruppo, se non cambierà politica (e Dpef e finanziaria). E il primo passo sarebbe: «Ridurre il prelievo sui redditi fissi, per ridare un po' di fiato ai consumi».

Professor Berta, come giudicare questa tappa del cammino Fiat?

«Azzeccata e obbligata, nel senso di un giusto tentativo di incrociare prodotti e mercati, di inserirsi nelle pieghe della globalizzazione dell'auto, cercando di costruire le condizioni primarie per crescere: cioè contenere i costi e presentarsi con una rete distributiva efficiente. Il settore automobilistico è ormai globale, quanto in fondo non si è avvertito per alcun altro prodotto industriale. La globalizzazione ha rivoluzionato il settore del-

l'auto, ne ha spostato gli assi di sviluppo e ne ha trasformato le logiche di espansione. Come in fondo solo dieci anni fa nessuno si sarebbe immaginato. La Fiat fa quello che si deve fare in questi casi: in un rivolgimento del genere, cogliere le opportunità. La dimensione contenuta consente alla Fiat maggior agilità degli altri grandi produttori. Il mercato americano rappresenta una di queste opportunità: la crisi energetica e la crisi economica penalizzano suv e grosse cilindrato, lasciando spazio a prodotti di minori consumi e costi. Ma non basta disporre di buone modelli. Se mi si rompe l'auto nel Iowa o nel Kentucky, se ho bisogno di un pezzo di ricambio, devo sapere a chi rivolgermi, devo aver a disposizione officine e concessionari. La Fiat, con Bmw, s'appoggia a una rete distributiva che già esiste. Questa è la chiave del successo».

Alla Fiat interessa produrre negli Usa? La Bmw dovrebbe consentirle anche questo?

«Produrre negli Stati Uniti non sarebbe complicato. Esiste una tale capacità in eccesso... Bisognerebbe capire dove, perché se si sceglie una zona sindacalizzata come Detroit, beh il prezzo da pagare sarebbe alto... La Fiat non può competere da sola: per questo segue la strada delle alleanze, di tanti piccoli inserimenti nel mercato, di tante iniziative locali».

Da sola non ce la farebbe anche in tema di innovazione e di risposte alla crisi energetica...

«Chi ha smontato il motore ibrido della Prius s'è messo le mani nei capelli: macchine di una tecnologia così complicata chiedono grandi investimenti, compatibili solo se i numeri sono davvero grandi. La Toyota può, in virtù dei suoi volumi, cioè delle quote di mercato. Eppure la crisi energetica spinge anche in quella direzione, cioè del motore ibrido. L'altra direzione sta nell'inventare sistemi di risparmio energetico. In un caso o nell'altro la ricerca tecnologica è un passaggio fondamentale, dettato dalla necessità, come capita sempre quando ci si trova nel bel mezzo di una crisi energetica».

Non sarebbe il momento dell'auto a idrogeno?

«Ricordo una Punto con motore a idrogeno, una decina di anni fa. Sarebbe costata come due Ferrari».

Sarà un crisi lunga questa?

«Situazione pesante. Ci vorrebbe coraggio... In Italia cominciando a ridurre la pressione del fisco sui redditi fissi»

«Mi sembra di leggere tutti i segnali di un rallentamento globale, qualcosa che incide davvero nelle nostre esistenze e che ci obbligherà a cambiare molto. Mi sembra che si stia avvicinando il giorno in cui saremo costretti a rivedere i paradigmi dei nostri modelli di consumo. Basterebbe, empiricamente, osservare quanto siano preoccupati i pubblicitari delle tv commerciali e dei grandi media: la pubblicità è in calo. L'auto è sensibilissima: di soldi ce ne sono sempre meno. Crisi ne abbiamo in passato superate altre, ma è la prima volta che la crisi s'accompagna al problema di liquidità. Il sistema non è «liquido», le banche fanno salti mortali per garantirsi liquidità».

L'auto, diceva, è sensibile. Se ne ha prova guardando l'America: chi si sarebbe immaginato gli affari pesanti delle big three, di General Motors, Ford, Chrysler?

«Diciamo pure che rischiano di saltare. Bisognerebbe studiarne attentamente i bilanci. Ho la sensazione che la voce «servizi» sia cresciuta moltissimo negli ultimi anni, servizi sotto forma di incentivi alle vendite, finanziamenti, crediti selvaggi, ratei, carte...».

Siamo su una sponda diversa da quella immobiliare, ma sempre a guardare il fiume della finanza allegra, dei mutui subprime...

«Non solo. Il mercato interno ha tenuto in piedi l'auto americana che perdeva al-

l'estero. La General Motors è al passivo in tutto il mondo. Ora si chiude anche il mercato interno, per colpa della crisi energetica la stagione dei grandi fuoristrada è al tramonto...».

Finalmente una buona notizia...

«Sì, ma i costosi fuoristrada garantivano anche alti ricavi...».

Qualche chance in più per i più «misurati» prodotti italiani?

«Misurati anche nel senso dei prezzi di vendita. La Fiat ha il vantaggio della sua dimensione: piccola e agile può inserirsi in tanti mercati, può approfittare di sinergie, può utilizzare piattaforme comuni. Significa per la Fiat accettare i propri limiti e trarne profitto: siamo così e non illudiamoci di poter fare di più. L'esperienza brasiliana è significativa: dopo tante sofferenze, arrivano da lì i soldi...».

Però, l'avvenire è cupo.

«Turbolenze e cambiamenti non dovrebbero spaventare. Spaventa la penuria delle risorse».

E l'Italia?

«Ci vorrebbe almeno del coraggio, il coraggio che non si trova nel Dpef di Tremonti. Coraggio per tagliare le tasse sui redditi fissi. Almeno il fiscal drag lo vogliamo recuperare o no? Calare la pressione fiscale sui redditi da lavoro, è la condizione sine qua non per provare a ridare un po' di vivacità al sistema produttivo e alla nostra economia. Altrimenti è al deprezzo e basta».

Alitalia, la legge Marzano sarà rivista

Lo ha annunciato ieri il ministro Scajola. La compagnia aerea potrà evitare il fallimento

/ Roma

La legge Marzano, sulle grandi aziende in crisi, sarà aggiornata. E Alitalia potrà salvarsi, o meglio la parte sana potrà evitare il fallimento.

Il ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola, ha annunciato che la legge Marzano sarà modificata perché «in Italia ci sono grandi aziende in crisi» e l'aggiornamento servirà per accompagnarle. Pur senza nominare Alitalia, la deduzione che servirà alla compagnia aerea è logica per via delle sue difficoltà. I tecnici del ministero stanno lavorando «sulla razionalizzazione della normativa»

per «avere strumenti utili». Un'accelerazione per la messa a punto definitiva, che potrebbe servire per intervenire su Alitalia, potrebbe arrivare quando si stringeranno i tempi sull'operazione. Cioè intorno alla seconda metà agosto.

Intesa Sanpaolo, ha ribadito il responsabile della Divisione Corporate investment banking, Gaetano Micchichè, sta lavorando di buona lena sul piano industriale. Che dovrebbe prevedere da un lato una società in cui conferire la flotta (ridotta rispetto all'attuale Alitalia e comprensiva anche degli ae-

rei ordinati da AirOne) che verrebbe data in leasing alla società operativa Alitalia-AirOne (con personale di volo ridimensionato delle due compagnie e manutenzione sottobordo e leggera, attualmente in Alitalia Fly). In questa società verrebbe investito intorno al miliardo di euro e vi potrebbero partecipare quelle banche che vantano crediti nei confronti dei due vettori. Le attività di terra di Alitalia servizi resterebbero fuori assieme al relattivo personale.

Dall'operazione complessiva ci sarebbero tra i 5 e i 6 mila esuberanti in totale (circa 4 mila di terra e 2.000 di volo, ma si sta ragionando se salvare le attività di

Alitalia Airport). Nell'incastro fra i vari tasselli dovrà inserirsi una bozza di accordo con i sindacati. Che non appare in discesa.

Intanto, a Busto Arsizio, in provincia di Varese, è cominciata ieri la causa civile incrociata fra Sea-Aeroporti di Milano e Alitalia con la rispettiva richiesta di 1,25 miliardi di euro di risarcimento. Sea chiede un risarcimento danni ad Alitalia per essere stata penalizzata dall'abbandono di Malpensa, mentre Alitalia chiede un importo simile, ritenendo di essere stata danneggiata dal comportamento della Sea. La decisione è attesa nei prossimi giorni.

MPS

Accordo sulla vendita di Banca Monte Parma

Banca Monte dei Paschi di Siena ha raggiunto un accordo sulla vendita del 49,27% di Banca Monte Parma alla Fondazione Monte di Parma, Fondazione di Piacenza e Vigevano, Sella Holding Banca, Cba Vita e Hdi Assicurazioni per un importo complessivo di 191,7 milioni di euro. Nel dettaglio, la Fondazione Monte di Parma rileva una partecipazione pari al 18,27%, Fondazione di Piacenza e Vigevano il 15%, Banca Sella Holding il 10%, Cba Vita il 3% e Hdi Assicurazioni un altro 3%. Il perfezionamento dell'operazione è previsto entro fine anno.

BREVI

Trasporti marittimi
Stato di agitazione per la difesa dei posti di lavoro

È iniziato ieri lo stato di agitazione nel settore dei trasporti marittimi che potrebbe portare ad un blocco dei servizi nel periodo estivo. A sostenerlo sono le segreterie della Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. A causare l'agitazione del settore, tra le altre cose, lo slittamento dell'approvazione del piano industriale di lavoro della compagnia di navigazione Tirrenia, elaborato diciotto mesi fa.

Bancarotta
No alla scarcerazione, Danilo Coppola rimane agli arresti domiciliari

Danilo Coppola resta agli arresti domiciliari. Lo ha deciso il II sezione collegiale del Tribunale di Roma, nell'ambito del processo per il fallimento della società Micop. La corte ha respinto la richiesta di revoca degli arresti per scadenza dei termini avanzata dai legali dell'immobiliarista. Coppola è accusato di bancarotta fraudolenta e documentale e di falso. Il processo riprenderà il 17 luglio.