

Sindacati in pressing sulla Fiat: Monti si faccia dire la verità. Fornero: «Incontreremo Cgil, Cisl e Uil la prossima settimana». Alfa, il gioiello che piace ai tedeschi

ROMA Il pressing dei sindacati sul caso Fiat un primo risultato lo ha ottenuto. Dopo l'incontro di sabato a palazzo chigi con il vertice del Lingotto, «la prossima settimana incontreremo anche loro», afferma il ministro del lavoro Elsa Fornero. La data non è ancora stabilita ma «c'è questa determinazione». Il governo dei tecnici, pacato nei toni e cauto sulla delicatissima partita Fiat, se la vedrà con un sindacato che, pur nelle diverse articolazioni, chiede a Marchionne «di dire la verità». Parte all'attacco in mattinata Susanna Camusso. «Mi pare non abbia ancora detto che investirà in Italia e questo è il vero tema», afferma la leader Cgil. Nella vicenda Fiat «i governi italiani, non solo questo, hanno perso del tempo».

Ma non c'è solo la Cgil, incalzata dalla Fiom, a sollecitare al premier Monti una posizione ferma sulla Fiat. Anche Raffaele Bonanni della Cisl si aspetta che «si faccia chiarire se, in caso di ripresa del mercato, il Piano Fabbrica Italia prosegue». «Questo è il momento di investire e Fiat lo deve fare con soldi suoi, non con quelli dello Stato», protesta il segretario della Uil Luigi Angeletti. La Cgia di Mestre ha fatto quattro conti e calcola una «stima approssimativa» di 7,6 miliardi di aiuti statali dal '77 in poi. Una somma importante che «è stata integrata, tra il '90 e i giorni nostri, da oltre 6,2 miliardi di investimenti realizzati dall'azienda».

Ma se questa è storia ormai passata, l'ipotesi di un ridimensionamento della Fiat in Italia tiene in allarme anche la Chiesa. «Ho ricevuto dall'ingegner Elkann assicurazioni che la Fiat non ha intenzione di abbandonare Torino», ha fatto sapere il vescovo torinese Cesare Nosiglia dopo aver chiuso la telefonata con il presidente del Lingotto. «Non si giochi con la vita», è il grido lanciato dalla diocesi di Nola preoccupata per il destino non solo dei Pomigliano ma anche di Mirafiori, Melfi e Cassino.

Insomma, è un crescendo di richieste e sollecitazioni a cui non si sottrae il segretario del Pd Pierluigi Bersani: «A Marchionne chiederei un paio di cose molto semplici: che la Fiat confermi i suoi impegni in Italia e poi che si sviluppino ricerca e nuovi prodotti». Il governo dovrà trovare un difficile punto di equilibrio. «Il trattato Ue vieta aiuti ma prevede delle deroghe. Se ci si muove nelle deroghe, gli aiuti possono essere ammessi», afferma il ministro Enzo Moavero indicando un possibile percorso. Mentre Mario Catania (Politiche agricole) si augura «che la Fiat resti e investa ma faccio fatica a immaginare lo sviluppo del Paese legato alla vendita delle automobili. Abbiamo bisogno di un'idea diversa di crescita». Il ministro Barca assicura che «l'attenzione è massima» ma esclude incentivi. E Stefano Saglia del Pdl invita a considerare gli investitori esteri: «Non siano un tabù».

Alfa, il gioiello che piace ai tedeschi

Volkswagen: marchio interessante ma siamo già molto impegnati

ROMA - «Non è un segreto il fatto che riteniamo Alfa Romeo un marchio interessante, ma con 12 marchi abbiamo già abbastanza da fare». In un momento in cui l'atmosfera è rovente per la sovraccapacità produttiva della Fiat in Italia, il gruppo Volkswagen torna a parlare dell'Alfa Romeo. Una dichiarazione pacata, istituzionale. Fatta per bocca del portavoce Eric Felber che sintetizza una situazione che si protrae da tempo.

Per il momento i pezzi grossi Martin Winterkorn (numero uno operativo) e Ferdinand Piech (capo del Consiglio di Sorveglianza e autentico regista della grande crescita) restano al coperto. Più volte nel tempo, però, hanno esternato la loro ammirazione per l'Alfa e l'ambizione di portarla fra i gioielli di Wolfsburg. Il gigante tedesco, che quanto a numero e prestigio dei marchi in bacheca (fra gli altri Bugatti, Bentley,

Porsche, oltre alle italiane Lamborghini e Ducati) ha scalzato la GM, vive un momento magico, in controtendenza rispetto a tutti gli altri costruttori europei.

Sfrutta al meglio la scelta di essersi insediata nei mercati emergenti (è leader in Cina e molto forte in Brasile), si sta rafforzando in Nord America con la costruzione di nuove fabbriche e, soprattutto, continua a crescere anche in Europa in un mercato in forte contrazione: nei primi 8 mesi del 2012 ogni 4 vetture vendute 1 è del gruppo tedesco. Recentemente Wolfsburg ha annunciato l'apertura di stabilimenti in Russia e Cina (ne ha già 94 in tutto il mondo, con oltre mezzo milione di dipendenti) ed è proprio di ieri la notizia che l'impianto Porsche di Zaffenhhausen non riesce a seguire le richieste della Boxster e una parte della produzione verrà spostata nella fabbrica Volkswagen di Osnabrueck.

Anche Marchionne ha più volte parlato di un'eventuale trattativa, aggiustando di volta in volta il tiro: «L'Alfa non è in vendita», oppure «Non ho mai ricevuto nessuna offerta». Nei momenti di maggior frizione dal Lingotto hanno anche ribattuto: «Vogliono l'Alfa? L'Iveco è pronta a comprare i loro veicoli industriali...». A Wolfsburg, poi, c'è una pattuglia tricolore che si è fatta molto onore, che è vicina alle stanze dei bottoni e ha un grande amore per l'Alfa. È da poco entrato nel board di Audi (dopo aver guidato il marketing VW) con responsabilità per vendite e marketing Luca De Meo, il manager che insieme a Marchionne ha lanciato la 500 ed ha guidato anche l'Alfa. Il responsabile del design dell'intero Gruppo (e probabilmente il designer di auto più importante del mondo) è l'italiano Walter de' Silva, già capo dello stile Alfa e padre della 156. Ultimo acquisto di Wolfsburg, insieme a tutta la sua azienda, è Giorgetto Giugiaro autore di pezzi pesanti come l'Alfasud, l'Alfetta Gt, la 159 e la Brera.

Nei meandri di una trattativa mai uscita allo scoperto si dice che, a parte i soldi da mettere sul tavolo, non ci sia mai stato accordo perché i tedeschi vorrebbero solo il marchio, mentre gli italiani volevano accompagnarlo con una fabbrica. Nell'ultimo periodo gli uomini di Wolfsburg non hanno disdegnato di fare shopping nel Belpaese, anche mettendo le mani su impianti industriali. Con l'Audi controllano la Lamborghini attraverso la quale da qualche mese sono entrati in possesso anche della Ducati spendendo oltre 800 milioni. Wolfsburg in Piemonte ha anche la Italdesign di Giugiaro (ci lavorano quasi mille tecnici) e la Porsche ha recentemente acquisito il centro prove di Nardò in Puglia, una pista unica al mondo costruita proprio dalla Fiat nel 1975.

Marchionne da parte sua, e lo ha più volte ammesso pubblicamente, non è ancora riuscito a rilanciare l'Alfa, ma altrettanto pubblicamente non ha mai rinunciato a farlo. Il fascino e il prestigio dell'azienda fondata nel 1910, che prima della seconda Guerra Mondiale dominò le corse con Tazio Nuvolari battendo proprio i tedeschi e dopo vinse i primi due Mondiali di F1 (1950-51), resta grande ma la produzione e il mercato sono contenuti. L'Alfa avrebbe dovuto fare 300 mila vetture nel 2010, ma nei primi 8 mesi di quest'anno nei 30 paesi europei (27 UE più i 3 Efta) sono state vendute 65.300 Alfa Romeo (il 31% in meno rispetto allo stesso periodo del 2011). Il risultato è stato ottenuto con i soli due modelli rimasti in produzione, la Giulietta a Cassino (43.800 consegne, -22%) e la MiTo a Mirafiori (18.600 unità, -37,3%). L'Alfa è presente anche in importanti mercati fuori dall'Europa (Giappone, Australia, Brasile), ma con numeri contenuti, meno di 20 mila unità negli 8 mesi.

In Italia l'Alfa ha incassato una perdita del 30,9%, consegnando a fine agosto 30.500 vetture (la Giulietta negli ultimi mesi è stata l'auto più venduta della sua classe). L'Alfa può vantare una tecnologia all'avanguardia poiché la Giulietta ha un pianale molto moderno (è stata l'auto più sicura della categoria), quello che ha consentito a Fiat di acquisire capitale Chrysler mettendo a disposizione progetti efficienti. Sull'architettura Giulietta i tecnici dell'azienda Usa hanno realizzato la Dodge Dart e quella stessa piattaforma evoluta è stata utilizzata per la Fiat Viaggio la cui produzione sta per iniziare in Cina. Su questo pianale nascerà la nuova Giulia che sarà prodotta in un impianto di Auburn Hill dall'altra parte dell'Atlantico e segnerà il ritorno dell'Alfa in Nord America.

Il prossimo anno, intanto, lo stabilimento modenese della Maserati realizzerà la piccola sportiva 4C dopo il successo della più grande 8C i cui mille esemplari a tiratura limitata sono andati tutti venduti in un

lampo.

