

L'Alfa, l'Audi e il ruolo del governo

di MASSIMO MUCCHETTI

Dalle migliori aziende fornitrici di componenti per l'auto filtra l'indiscrezione secondo la quale la Fiat starebbe lavorando a uno speciale modello di Alfa Romeo interamente *made in Italy*. Potrebbe essere una gran cosa. A patto che l'Alfa tricolore abbia risorse adeguate a fermare il declino dello storico marchio del Biscione. Sergio Marchionne arriccia il naso quando sente evocare la storia: l'acqua passata non macina più. Ma questa è solo una metà del vero. L'altra metà è che sulle glorie antiche, se autentiche, si possono costruire nuovi, meravigliosi successi. L'Audi, che tutti oggi ammirano, ha raccolto i cocci di una nobile decaduta: l'Auto Union che 80 anni fa sfidava l'Alfa nelle mitiche Mille Miglia.

Perché una *trophy car* dia inizio a una svolta servono capacità progettuali, abilità manifatturiera, forza commerciale, costanza e denaro. In Italia, alla Fiat e non solo alla Fiat, le prime due risorse non mancano. Sulle altre tre, le cronache degli ultimi 25 anni suggeriscono perplessità. Naturalmente, sarebbe augurabile essere smentiti dai fatti. Su questo, nessun dubbio. E tuttavia, nell'attesa, registriamo come l'Alfa piaccia sempre alla Volkswagen, la quale, attraverso l'Audi, ha appena comprato le moto Ducati a Bologna. Parlando al *Corriere*, Marchionne riferì come Ferdinand Piech, l'inossidabile kaiser di Wolfsburg, desiderasse solo il marchio. Secondo indiscrezioni emerse nel corso delle trattative per Ducati e poi verificate da chi scrive nel

mondo bancario tedesco, a Piech interessa certo l'Alfa come marchio, ma anche come capacità produttiva italiana. Sogna una *success story* analoga a quella dell'Audi. Sempre da fonti tedesche risulta che Piech abbia trovato un muro in Marchionne e non abbia insistito con soggetti diversi da quell'abile negoziatore che è.

Il filo di questo interesse, va riconosciuto, è debole. Per due ragioni: a) le fabbriche Alfa non esistono più; dalla fine degli anni 80, Torino ha integrato i processi produttivi di Fiat, Alfa e Lancia; b) l'Europa ha troppe fabbriche di auto di massa. Eppure, il filo può essere tessuto sulla base di altre due considerazioni: a) in Italia esistono ancora ingegneri, stilisti e operai dalle mani d'oro, pronti a essere riuniti per una grande avventura; se il gruppo Volkswagen compra componenti per 1,3 miliardi l'anno al di qua delle Alpi, vuol dire che qui ci sono prezzi e qualità competitivi; b) i tedeschi ritengono che in Europa, piuttosto che limitarsi a dire degli stabilimenti in eccesso, si debba parlare pure di case che sbagliano modelli e organizzazione produttiva, e di sindacati che non sanno collaborare come invece fanno in Germania.

Dopo l'intervista di Marchionne, il premier Mario Monti incontrò a Palazzo Chigi l'amministratore delegato e il presidente della Fiat. Ne concluse che un'impresa privata ha diritto di investire come e dove vuole. Ma ora Marchionne si prepara davvero a chiudere uno o due stabilimenti. Dal suo punto di vista, è la

scelta più razionale: abbatto i costi fissi, ne scarico l'onere sul welfare pubblico, mi tengo il marchio del Biscione: se lo uso, bene; altrimenti lo venderò nudo, così vale di più. Ma la razionalità di Marchionne non è la sola possibile.

Il governo dovrebbe preoccuparsene assai. Smantellare l'*automotive* — perché è questo che sta avvenendo — non crea la Silicon Valley *de' noantri*, come taluno s'illude. Fa solo avanzare il deserto sottraendo terra fertile alla buona economia. Accertare la reale posizione di Volkswagen sulla prospettiva di fare dell'Alfa un'altra Audi, evitando o addolcendo i tagli marchionneschi, sarebbe il primo dovere di un governo che parla di sviluppo, di collaborazione con la Germania, di Europa delle persone e non dei burocrati. La risposta di Piech, qualunque essa sia, metterebbe Marchionne, il suo presidente, John Elkann, le banche, i sindacati e lo stesso governo davanti alle proprie responsabilità. Ma forse è più comodo discettare di mercato del lavoro nei convegni, di investimenti esteri senza mai azzardarsi a dire quando aggiungano oppure quando tolgano qualcosa al Paese, di produttività senza capire di che cosa si stia parlando davvero. Sì, tutto questo predicare in astratto, e non di rado per pregiudizio ideologico, è forse più comodo di fare una verifica sul destino dell'auto che consentirebbe a tutti i cittadini di misurare la consistenza reale di protagonisti e comprimari.