

Italia
bocciataLa conclusione
della gara berlinese**D'Alema**

«Del destino della più grande azienda italiana si sono occupati il governo tedesco, quello americano e quello russo. Purtroppo noi non abbiamo un governo in senso vero»

**Franceschini**

«Un'occasione persa. Mi pare che altri governi si siano impegnati in modo molto determinato per sostenere le loro imprese. Da noi c'era un po' di distrazione»

**Sacconi**

«Siamo in attesa e non possiamo che essere in questa posizione di attesa, vigile e interessata. Ovviamente tutt'altro che passivi. Al momento giusto incontreremo le parti»

→ **Nella notte** si chiude la partita e arriva il verdetto: l'Opel al gruppo austro-canadese Magna

→ **Il Lingotto** alla ricerca di alternative: «Ma abbiamo fatto tutto quello che si poteva fare»

I tedeschi non si fidano: Grande Fiat tutto da rifare

Montezemolo: «Potevamo diventare il secondo gruppo al mondo, ma rispettiamo le scelte». Opel sceglie Magna, dito puntato sull'assenza di palazzo Chigi. Fiom Cgil: «Non si può lasciare sola la Fiat».

LAURA MATTEUCCI

MILANO
lmatteucci@unita.it

Svanisce il sogno tedesco, restano intatti i problemi italiani. Quelli di prima, anzi di più. Sergio Marchionne non può fermarsi, continuerà a cercare una soluzione che gli garantisca di raggiungere la dimensione dei 6 milioni di auto che porterebbe Fiat al riparo dalla tempesta della crisi mondiale del settore che, tra sommersi e salvati, sta ridisegnando l'intero scenario. Le attività General Motors in Sudamerica? Il mercato asiatico (da ricordare che l'indiano Ratan Tata siede nel cda di Fiat)? Oppure si profila una nuova soluzione europea, da individuare tra Peugeot e Bmw? Quel che è certo al momento è che Marchionne è negli Stati Uniti, impegnato col tassello Chrysler, mentre da questa parte dell'oceano il puzzle è ancora aperto.

La partita per Opel è perduta.

L'annuncio della fine è arrivato alle due del mattino di ieri, per bocca del ministro delle Finanze tedesco, Peer Steinbrueck (Spd), al termine di una tornata di incontri iniziata dodici ore prima: il gruppo austriaco-canadese Magna sarà il nuovo proprietario della Opel. La trattativa è stata «lunga e difficile» nelle parole del cancelliere Angela Merkel, «una telenovela brasiliana» in quelle di Marchionne: di fatto, tra poco più d'un mese ci sarà la firma definitiva che porterà alla creazione di un gruppo da 5 milioni di auto e almeno 2600 licenziamenti in Germania. Il tutto con la benedizione sia di Obama, con cui la Merkel ha avuto un colloquio telefonico prima della conclusione, sia di Putin e della potente lobby russa che conta tra i suoi esponenti l'ex cancelliere tedesco Gerhard Schroeder. Del resto, a fare da padrona con il 35% sarà la

Sberbank, la più grande banca di affari russa, mentre gli austro-canadesi controlleranno solo il 20% della nuova Opel (alla Gm rimarrà il 35%, i dipendenti controlleranno il 10%).

L'ASSENZA DEL GOVERNO

«Abbiamo fatto tutto quello che si poteva fare - dice il presidente di Fiat, Luca Cordero di Montezemolo - Comunque sia andata, non è stata una guerra tra Paesi né di politica terra terra. Sono state fatte delle scelte che sono da rispettare». E ancora: «Questa trattativa è stata comunque un fatto positivo per l'immagine dell'Italia e della Fiat - continua - Impensabile fino a qualche anno fa competere per quello che sarebbe potuto essere il secondo, il terzo gruppo nel mondo». Insomma, Montezemolo dribbla riflessioni che possono sfociare in polemiche che invece, nel giorno dei vincitori e dei vinti, si accumulano inevitabili. La prima, la più pesante, sul ruolo giocato dal governo. Il ruolo del tifoso che mai si è azzardato a scendere in campo. Come dice il leader del Pd Dario Franceschini: «Un'occasione perduta. Altri governi si sono impegnati in modo molto determinato per sostenere le loro imprese. Da noi c'è stata distrazione». E Giorgio Airaud, segretario Fiom torinese: «Nel mondo tutti i governi stanno affrontando politicamente la crisi dell'auto. Già paghiamo la mancanza di un governo europeo, in più in Italia manca pure quello nazionale. Il tavolo che chiediamo da mesi è indispensabile: bisogna discutere sia degli stabilimenti sia dei prodotti, il governo deve offrire indirizzi e pretendere risposte dal gruppo. Non si può lasciare sola la Fiat». La posizione di Palazzo Chigi sta tutta nell'ineffabile commento del ministro Sacconi (Lavoro), che senza volerlo conferma in pieno le preoccupazioni del sindacato: «Siamo in vigile attesa», dice. «Non possiamo che essere in questa posizione di attesa vigile e interessata. Ovviamente tutt'altro che passivi. Al momento giusto incontreremo le parti. Farlo al momento sbagliato non serve a niente».

BERLUSCONI E IL DOPPIO TRADIMENTO

LA SCONFITTA

Umberto De Giovannangeli

Uno smacco politico su scala mondiale. La riprova concreta che la diplomazia delle battute e delle pacche sulle spalle non paga. Un doppio «tradimento». E uno smacco velenoso. C'è anche questo dietro la «vicenda Fiat-Opel». Il Cavaliere è stato un valore aggiunto. Certamente. Ma in negativo. Per la Fiat. E per il sistema-Italia. A «tradirlo» è lo «zar Vladimir», il premier russo Vladimir Putin, di casa alla ormai celebre e paparazzata Villa Certosa. A non assecondarlo è il «presidente abbronzato», al secolo Barack Obama. A «punzecchiarlo» è la cancelliera tedesca Angela Merkel. L'accordo tra Magna e Opel rappresenta un «test per le relazioni transatlantiche» che Germania e Stati Uniti «hanno passato», così Angela Merkel, definisce l'intesa raggiunta nella notte per il salvataggio della controllata di General Motors. Un test che boccia Silvio Berlusconi. E un governo che non pesa. Né a Washington. Né a Berlino. Né a Mosca. Sì a Mosca. A contare più del Cavaliere è l'ex cancelliere tedesco, Gerhard Schroeder, divenuto il potente factotum di Putin in Europa. Le sue pressioni hanno pesato, e tanto, in favore del gruppo Magna nella partita-Opel. L'amicizia non pesa. Gli affari sono affari. E così il «caro Vladimir» scarica l'«amico Silvio». O forse, ed è ancora peggio, è il Cavaliere ad aver scaricato la Fiat per far piacere all'amico russo, sostenitore attivo della cordata Magna.

L'ECONOMISTA JOHN TALBOTT

500 contro Suv

«Se Fiat vuole convertire gli americani alle auto piccine, non ne ha mai visto uno. Ama andarci dal fruttivendolo con il suv».