



«I negoziati Opel sono stati un test riuscito per le relazioni transatlantiche. Con Obama siamo convenuti sulla necessità di trovare una soluzione a una situazione così complicata».



Bandiere tedesche sulla Opel

Dalla Saab alla Tata Marchionne riprende la corsa

Intanto il Lingotto non può rimanere con le mani in mano. Primo traguardo in Svezia. Ancora aperto il percorso verso la Peugeot ma è una strada che costerebbe tanto

Qui Torino

EUGENIO GIUDICE

TORINO
eugenio.giudice@libero.it

Sergio Marchionne, al lavoro negli Stati Uniti, si concentra sull'affare Chrysler, che dovrebbe essere definito domani mattina, anche se l'esito appare scontato con la vendita a Fiat. È business, ma anche un modo per non stare troppo a guardarsi indietro, malgrado i toni rammarricati e inusuali («una soap opera brasiliana»), e il nervosismo mostrato dal manager italo-canadese uscendo dai palazzi di Berlino, per la sconfitta subita sulla questione Opel. Ma, a quanto ci fa capire l'amministratore delegato del Lingotto, difficilmente la Fiat potrà stare a lungo con le mani in mano.

Le nuove mosse che la Fiat dovrà programmare saranno probabilmente più complesse e più costose. Che si chiami Peugeot o Bmw la pista che intenderà seguire Torino non godrà più di una condizione particolarmente favorevole, quella di raccogliere «a costo zero» un'azienda sull'orlo del fallimento. Ecco perché la prima alternativa venuta a galla dopo il «nein» berlinese ricalca sostanzialmente lo schema seguito sinora. Fiat, dicono gli osservatori, punterà su altri asset della Gm, in Brasile e in Svezia, attraverso la controllata Saab anch'essa inseguita dai creditori. Si tratta di un pacchetto di circa 700mila auto prodotte in Sud America e di circa 100mila a Trollhattan, poco lontano da Goteborg. Se a queste vetture se ne sommano 2,4 milioni realizzate da Fiat e 1,9 milioni di Chrysler siamo giusti nell'ordine dimensionale indicato nelle scorse settimane agli azionisti dal top manager del Lingotto: 5,1 milioni. Eppure questo nuovo perimetro del gruppo non sembra decisivo sul mercato europeo, che nel 2008 valeva 14,7 milioni di vetture, oppure in quello americano, sorpas-

sato da quello del vecchio continente con 13,2 milioni di auto vendute lo scorso anno. Per questo motivo si riaffacciano le ipotesi di un'alleanza con il costruttore francese Psa, che conta 3,3 milioni di auto e caratteristiche proprietarie simili a quelle torinesi, con la famiglia Peugeot azionista di riferimento, e il cui dossier è stato esaminato ancora di recente dal Lingotto. È un produttore che soffre forse più della Fiat, 343 milioni le perdite nel 2008, ma che grazie anche all'intervento dell'Eliseo - 6 miliardi di crediti da dividersi con Renault, a patto di mantenere stabilimenti e occupazione in Francia - non è alla canna del gas. E quindi, per avvicinarsi a Parigi, Marchionne dovrebbe poter mettere in campo altre risorse, facendo rischiare ancora di più, a causa delle sovrapposizioni tra i due gruppi, lavoratori e stabilimenti italiani. Non è da escludere Bmw, della cui alleanza siglata con Torino lo scorso anno, si sono un po' perse le tracce, che continua a offrire il vantaggio di una complementarietà quasi ideale. Un produttore globale, aveva poi spiegato Marchionne deve essere presente in Europa, America e Asia. E verso Oriente l'alleanza ideale appare Ratan Tata, con i suoi programmi di auto da poche migliaia di dollari che dovrebbe conquistare il subcontinente indiano.

Il tempo non è molto, due anni per ridisegnare la mappa mondiale dell'auto. E chissà se saranno tumultuosi come questi mesi. Ma i sindacati italiani non intendono aspettare oltre. «Per Marchionne è stato un errore presentarsi da solo alle trattative per Opel senza il governo e senza un'intesa con gli operai - osserva Giorgio Airaudo segretario torinese della Fiom - . Adesso è ancora più urgente un incontro a tre con Palazzo Chigi e azienda per stabilire innanzitutto il futuro degli stabilimenti italiani, che caso quasi unico tra i paesi produttori, rappresentano meno del 30% della domanda nazionale». ♦

Yuri Larizza
L'autobus di Yuri

Il terrore degli esuberanti

Torino, la mia città, ha costruito la sua economia su «mamma Fiat». In questi mesi, l'azione di espansione di Marchionne è stata recepita in modo positivo. Tutta Torino ha sperato che si potesse far ripartire finalmente l'economia e l'occupazione. Questa dipendenza tra territorio e azienda è eccessiva, perché non lascia spazio e creatività ai giovani imprenditori.

Adesso il mancato accordo tra Fiat e



Opel, però, resta un brutto colpo. E ora la paura è che sia in arrivo una dura politica di esuberanti.

Ma non si può tutte le volte tagliare sulla manodopera, che è il motore trainante della produzione. Sul l'autobus ho incontrato un lavoratore della Fiat Mirafiori. Lui è in cassa integrazione, la moglie è in attesa della soluzione sulla Bertone. Hanno tre figli. A lui non interessa con che Marchionne concluda la trattativa. Vuole soltanto garantire ai suoi figli un futuro diverso dal suo presente. E essere considerato un essere umano. Non un numero in esubero.