



Guiglielmo Epifani, segretario generale della Cgil

to indebitati. A questo punto bisogna decidere come affrontare il problema: esistono diverse opzioni. Con l'inflazione? Io penso di no. Con il taglio di spesa? Ma quel debito non è frutto di spese aumentate, ma di crescita bloccata. Questo è il tema sul quale forse bisognerebbe, una volta definite le nuove regole, aprire un vero confronto a livello internazionale».

Su Fiat-Opel lei dice che non si è trattato di un'operazione di mercato..

«Storceranno la bocca i liberisti, ma è così. Sono intervenuti i governi e i lavoratori, sia in America che in Germania. Tornano in ballo i vecchi soggetti: la politica e il mondo del lavoro. Molti li davano per morti».

Pensa che Marchionne abbia sbagliato qualcosa?

«Ha fatto bene comunque a provarci anche con Opel. al suo posto avrei avuto un atteggiamento diverso verso il sindacato, cosa che avrebbe aiutato anche con quello tedesco».

Pensa che i tedeschi abbiano avuto pregiudizi sull'Italia?

«I tedeschi guardano ai loro interessi: quelli di avere un' Opel fortemente radicata in Germania e di difendere i posti di lavoro. In più forse ha pesato l'altra grande industria automobilistica tedesca che avrebbe avuto un concorrennte forte in casa. E naturalmente anche il fatto che la Fiat si è trovata da sola e ha voluto giocare da sola questa partita».

La stampa tedesca esulta: garantiti così il lavoro e il futuro

Il ruolo di Schroeder, mediatore internazionale, capace di costruire ottimi rapporti con la Russia di Putin
Il sostegno sindacale e della Spd e il pregiudizio antitaliano

Qui Berlino

GBERARDO UGOLINI

BERLINO
gherardo.ugolini@rz.hu-berlin.de

È finita come doveva finire. A giudicare dall'atteggiamento prevalente in Germania, sui giornali, nei talk show televisivi e anche nelle discussioni tra la gente, non c'è mai stata una vera partita. Fin dal principio si sono manifestati dubbi e riserve nei confronti dal progetto di acquisizione della Opel presentato da Sergio Marchionne, mentre assai più benevole sono state, in ogni fase della trattativa, le valutazioni sulle proposte avanzate dal gruppo Magna.

La stampa tedesca, prescindendo da sparute eccezioni, ha fatto compattamente il tifo contro la «soluzione italiana» insistendo alle volte con livore eccessivo sui problemi di indebitamento della Fiat, sulla chiusura di stabilimenti e relativi licenziamenti di massa che sarebbero seguiti in caso di vittoria dell'azienda torinese. Ora che l'accordo è stato ufficialmente concluso, i quotidiani tedeschi possono salutare la notizia con un sospiro di sollievo. «Una prospettiva per il futuro» titola la *Frankfurter Allgemeine Zeitung* citando le parole della cancelliera Merkel e ostentando la convinzione che si sia scelta la strada migliore per salvaguardare l'occupazione senza appesantire troppo le casse pubbliche. La *Süddeutsche Zeitung* esalta «i tre moschettieri» che hanno compiuto l'impresa e con quell'epiteto intende il ministro delle Finanze Peer Steinbrück, quello dell'Economia Karl-Theodor zu Guttenberg e il presidente dell'Assia Roland Koch, distintisi per il loro impegno pro Magna nella volata finale. Soltanto il berlinese *Der Tagesspiegel* esprime qualche perplessità in un pezzo intitolato «Il salvataggio della Opel è un grosso rischio».

Un aspetto interessante su cui si

soffermano molti commentatori è l'appoggio deciso dato alla cordata Magna-Sberbank-Gaz dalle forze sindacali e dai vertici politici della Spd. Il ministro degli Esteri Frank-Walter Steinmeier, leader socialdemocratico che sfiderà la Merkel nella prossima corsa alla cancelleria, non ha perso occasione per far capire la sua ostilità nei confronti della proposta Fiat. Come mai questa accesa passione da parte della socialdemocrazia tedesca per la cordata russa? Nelle analisi del giorno dopo ci si interroga su quale peso abbia avuto nella vicenda l'ex cancelliere Gerhard Schröder, il quale dopo aver perso le elezioni del 2005 si è costruito un profilo di mediatore internazionale d'affari ed ha intrecciato legami solidissimi a livello professionale e personale con la Russia di Vladimir Putin. Per il momento non c'è nessuna ammissione ufficiale, ma se dovesse risultare che Schröder ha avuto il ruolo di regista occulto dell'accordo Opel-Magna, allora si può considerare il successo dell'operazione come una sua rivincita personale su Angela Merkel, la cui posizione è sempre stata piuttosto favorevole al programma industriale di Marchionne.

Considerando l'intera vicenda del salvataggio Opel non si può ignorare il riemergere di stereotipi e pregiudizi anti-italiani che parevano scomparsi. Non che i tedeschi ce l'abbiano con gli italiani. Ci sono campi come la gastronomia, la moda, l'arte, in cui tutti riconoscono la superiorità italiana. Ma quando si tratta di tecnologia allora le cose cambiano. Per decenni in Germania l'acronimo Fiat è stato beffardamente sciolto come «Fehler in allen Teilen», ovvero «difetti in tutte le parti» e questo pregiudizio negativo, per quanto assurdo o inattuale possa sembrare, si è sedimentato nelle teste della gente. La sconfitta della Fiat nella campagna di Germania ha a che fare anche con questo.