



GIÙ LA MASCHERA

# Arriva Fislel

**D**obbiamo confessare che quando nel bel mezzo della turbolenza causata dalla dai sub prime americani - sfociata nel marasma generale dell'economia mondiale - sentivamo dire che le crisi per i più bravi possono tramutarsi in opportunità, pur annuendo con espressione di circostanza, dentro di noi pensavamo si trattasse di retorica. Di un modo di dire teso a smorzare i "morsi della fame" che sul mercato mondiale dell'auto tutti stavano vivendo e che i giochi sarebbero stati come al solito, di facciata e non di sostanza. Insomma che il mondo dell'auto dopo decenni in cui ci aveva abituato a cambiamenti al rallentatore o a non-cambiamenti, anche questa volta avrebbe recitato la parte nel teatrino dell'economia globale e globalizzata. Il nostro cinico pensiero però ha iniziato a vacillare nel momento in cui il signore alto quasi un metro e novanta dall'aria un po' allampanata, che oggi siede sulla poltrona più importante del pianeta, accettò di approfondire la cosa. Forse ricordando la sua Fiat Strada (è il nome che fu dato alla Ritmo nei PaesiPaesiPaesi anglosassoni) comprata di seconda mano in gioventù, diede ascolto a quell'abruzzese cresciuto in Canada, con ufficio a Torino, che si disse pronto a darsi da fare per tirare fuori dalla grane la più piccola delle tre sorelle di Detroit, Chrysler, messa KO oltre che dai cattivi conti, anche da prodotti invecchiati d'improvviso nel periodo in cui il petrolio balzò a 150 dollari al barile. Il vacillare si trasformò in seria riflessione quando solo poche settimane fa, proprio mentre a Washington Obama benediceva il matrimonio fra Chrysler e Fiat, a Bruxelles un personaggio meno noto e sicuramente

meno disinteressato alla "tenzone", Günter Verheugen, commissario europeo all'industria (con passaporto tedesco), sparava a zero su Fiat al solo pensiero che Opel, messa all'asta nel tentativo di arginare la voragine di General Motors, potesse finire in mano italiana.

"Ma come? Adam Opel - avrà pensato fra sé e sé il severo Günter - che già avrebbe mal digerito i nipotini dello Zio Sam, adesso rischia di far la trottola nella tomba all'idea che quei mangia pizza suonatori di mandolino si portino via l'azienda di Rüsselsheim!".

Una presa di posizione quanto mai improvvida e goffa cui sono seguite reazioni piuttosto nette e irritate da parte dell'establishment Fiat, davanti alle quali Verheugen ha reagito con una eroica e immediata retromarcia parlando di generiche "necessità di maggiori informazioni".

Ma informazioni su che, caro Günter? Su una cosa che Marchionne ha iniziato a discutere solo due settimane prima dell'infelice sortita, incontrando il ministro dell'industria tedesca e portando con sé un ventaglio di proposte tutt'altro che campate in aria? Non sappiamo se alla fine Sergio Marchionne, teatrino figlio di un Carabiniere emigrato in Canada, ce la farà a portare a termine anche le nozze con Opel e se sì, in che modo e a quali condizioni. Da parte nostra non possiamo che augurarcelo. Non solo per una questione di amor di Patria, ma anche e soprattutto perché sarebbe la prima volta da molti anni a questa parte, che l'industria dell'auto nostrana inverte la tendenza, e anziché giocare in difesa facendo il solito catenaccio all'italiana, stando più attenta a non prender goal

piuttosto che a segnare, decide di passare a schemi di gioco più moderni e in linea con i tempi odierni. Non sappiamo sinceramente se fra qualche mese potremo parlare di Fislel (Fiat più Chrysler) o di Fislel (Fiat più Chrysler più Opel) e se il traguardo dei sei milioni di auto prodotte per anno, vero punto di arrivo secondo Marchionne per garantirsi la sopravvivenza, sarà realtà.

Fatto sta è che le possibilità ci sono tutte, ed è possibile che dopo essere stata sull'orlo del

Le possibilità che Fiat, dopo essere stata sull'orlo del fallimento, possa conquistare un ruolo importante, ci sono tutte

fallimento solo sette anni fa, Fiat possa conquistare un ruolo che aveva perso per strada a partire dagli anni ottanta.

Quando decise che il futuro sarebbe stato più finanziario e meno automotive, dando il via a una decadenza che la stava portando fra le braccia di GM, la stessa che oggi potrebbe lasciare alla sposa promessa, protagonista di un matrimonio mai consumato i suoi possedimenti d'oltre Oceano (Atlantico). Proprio a partire da Opel. ■

(Dario Lampa)