



GIÙ LA MASCHERA

I saldi americani

Per un attimo ci è venuto in mente un articolo di almeno trent'anni fa, quando in piena tempesta valutaria l'"Italiotta" vedeva sprofondare la propria divisa a 1911 lire per un dollaro Usa. Quel giorno, un quotidiano milanese del pomeriggio che ora non c'è più (La Notte), pubblicò un divertente articolo di colore, immaginando che i rapporti di forza fossero invertiti, e cioè, che ci volessero esattamente 1911 dollari per una lira. Il gioco in quell'occasione, portò il paradosso al punto tale da affermare che una rappresentanza sindacale della Autobianchi di Desio si fosse comprata la General Motors, mettendo insieme i risparmi degli operai. A parte il fatto che oggi di risparmi, gli operai non ne fanno più (e non solo loro), quando abbiamo letto del preliminare di accordo siglato fra Fiat e Chrysler la mente è andata subito al quel divertissement di una penna sicuramente brillante. Le cose però non stanno proprio come immaginate allora. In primo luogo di denari in ballo non ce ne sono molti. Anzi, non ce ne sono proprio: né un dollaro né un euro. Da una parte c'è la piccola di Detroit molto malata, dall'altra c'è Fiat che dopo un'energica cura da cavallo realizzata da Marchionne, ha conosciuto recentemente bilanci felici, ma non può certo dirsi guarita del tutto (vedi i problemi dei marchi Lancia e Alfa) e soprattutto, non abbastanza grande per sopravvivere in splendida solitudine alle tempeste del mercato. L'idea, come tutti abbiamo letto sui giornali, è di cedere tecnologia Fiat a Chrysler in cambio di un ingresso nel capitale dell'americana e sul mercato USA attraverso la rete di

oltre 3.000 concessionari in Nord America. A questo si aggiunge l'idea e la disponibilità a produrre la piccola 500 e le Alfa, a partire dalla Mito seguita dalle future Milano (nuova 147) e Giulia (nuova 159), anche a Detroit. Dando così una mano a riempire il vuoto che si è creato negli stabilimenti del Michigan dopo il taglio di quasi la metà della capacità produttiva di Chrysler. L'altro aspetto è il bisogno urgente di Chrysler di know how sulle piccole auto (motori e componenti). Questo deriva dalla clausola imposta dal Governo americano (lo sviluppo, in sostanza, di auto più ecosostenibili) per poter accedere agli aiuti statali all'industria dell'auto che ammontano a 3 miliardi di dollari, il cui mancato arrivo porterebbe in meno di tre mesi Chrysler alla chiusura definitiva. Fiat grazie a questo accordo, acquisisce al momento oltre un terzo del capitale di Chrysler e magari il controllo assoluto in un secondo tempo, grazie a un minimo esborso di 25 milioni di euro per un altro 20% del capitale. Ci sono però dei risvolti meno diretti che riteniamo debbano essere letti. In primo luogo la conferma della strategia di internazionalizzazione del Gruppo Fiat attuata da Marchionne attraverso una rete di accordi, in secondo luogo la possibilità di accedere come Chrysler agli aiuti di Stato americani per sviluppare novità tecnologiche. Infine un altro elemento che non deve essere messo in secondo piano è che questa operazione, rendendo Fiat più grande e meglio radicata in Nord America la mette in una posizione di minore sudditanza nel caso si pensi a un processo di fusione con una realtà europea, per raggiungere quota cinque milioni di auto prodotte, definita dallo stesso

Marchionne come "livello di sussistenza".

Chi i possibili partner di Fiat in questa ulteriore mossa? Da una parte verrebbe da pensare a BMW che non solo ha un accordo con Fiat per la collaborazione su macchine di piccole dimensioni (categoria Mini e Mito, per intenderci), ma anche una produzione quasi perfettamente complementare a quella

L'accordo fra Fiat e Chrysler prevede la cessione della tecnologia della prima in cambio di un ingresso nel capitale della seconda

torinese. L'altra promessa sposa potrebbe essere invece PSA, storicamente più vicina agli Agnelli e con la quale esiste una collaborazione di lunga data. Caratteristica comune di entrambe le candidate spose è di essere guidate stabilmente da famiglie esattamente come Fiat. Quandt per BMW e Peugeot per PSA. Il primo passo è stato quindi compiuto: i prossimi seguiranno in tempi non troppo lunghi e se saranno come quelli che abbiamo visto fino a oggi, avremo da parlare a lungo. ■

(Dario Lampa)