

Il riassetto dell'auto
LA PARTITA AMERICANA

La svolta. Domani mattina il tribunale fallimentare chiuderà l'asta: asset agli italiani

Ora Fiat punta al Sudamerica

Marchionne negli Usa per ripartire dall'alleanza con Chrysler

Marigia Mangano

«La Fiat ha fatto quello che doveva fare. E comunque sia andata non è stata una guerra tra Paesi né di politica terra terra». All'indomani dell'uscita di scena del Lingotto dalla partita Opel, il presidente di Fiat Luca Cordero di Montezemolo torna sul tema e ribadisce la propria posizione: nella partita tedesca «sono state fatte scelte che noi rispettiamo» e ora «guardiamo avanti». Del resto, ha messo in chiaro il presidente del gruppo torinese parlando a Trento a margine del Festival dell'Economia, chiuso il capitolo tedesco «c'è ora tanto lavoro da fare: in questo momento l'amministratore delegato Sergio Marchionne è negli Stati Uniti a lavorare per Chrysler, un progetto che fa tremare i polsi per la difficoltà».

Dunque, nessun piano B allo stato attuale. Perché le priorità sono altre e coincidono con la definizione dell'alleanza americana. Una questione che assumerà contorni più chiari nel giro di poche ore. Domani è infatti attesa la decisione del tribunale per la bancarotta di New York sulla ven-

dità degli asset buoni di Chrysler a una nuova società controllata per il 20% da Fiat. Un verdetto, quello che pronuncerà Arthur Gonzalez, il giudice che si occupa del caso Chrysler, in base al quale si capirà se la partnership con Fiat potrà decollare e quindi la nuova Chrysler uscire dalla bancarotta.

L'udienza per ottenere il via libera alla vendita degli asset alla nuova società controllata per il 20% da Fiat è iniziata il 27 maggio: si è trattato di sedute fiume, dalla durata superiore alle 12 ore, a causa delle numerose obiezioni sollevate sull'operazione. A cercare di bloccare la vendita ci sono in primo luogo i concessionari scartati dalla nuova Chrysler, circa 789, poi alcuni fondi pensione. Sulla carta, nel caso in cui non ci fosse una decisione entro il 15 giugno Fiat potrebbe tornare sui suoi passi. Le variabili in gioco, come peraltro già fatto notare dal Lingotto, sono tante: nei documenti depositati in tribunale, per esempio, Torino ha già espresso preoccupazione per il deterioramento del valore degli asset di Chry-

sler, perché ogni eventuale ritardo nella vendita potrebbe rivelarsi fatale per il rilancio della casa automobilistica.

Se la strada per Chrysler è quella già segnata dai vertici del Lingotto, diverso capire in che modo Marchionne centrerà ora il traguardo dei sei milioni di auto vendute l'anno, soglia minima - sostiene l'ad - per rimanere tra i gruppi che resisteranno al terremoto che ha colpito il settore auto. Dopo l'ingresso nell'azionariato di Detroit, il Lingotto arriverà poco sotto la soglia di quattro milioni di auto. Mancano all'appello due milioni di vetture, dunque. Già, ma come fare? Quel che è certo è che la Fiat è ancora interessata alle attività di General Motors ed in particolare a quelle in America Latina. Come a dire che se l'Europa non dà soddisfazione allora ci si sposta un mercato, quello sudamericano, che potrebbe dare quella forza in più che serve al Lingotto per adeguarsi ai cambiamenti in atto nel panorama mondiale. L'altro obiettivo, nel breve termine, potrebbe essere rappresentato da Saab. Il futuro della casa automobilistica svedese del grup-

po Gm, riferisce il quotidiano *Dagens Naeringsliv*, si saprà entro la prossima settimana, quando dovrebbe essere scelta la migliore tra le tre offerte di acquisto pervenute: quella di Fiat, Koenigsegg, produttore svedese di auto sportive, e il miliardario americano Ira Rennert. Aggiudicarsi Saab, ad ogni modo, significherebbe conquistare poco più delle centomila auto prodotte tenendo conto degli effetti della crisi. Si guarda così, come primo indiziato di un eventuale piano B, il gruppo francese Psa. L'assetto di controllo è molto simile a quello che governa il gruppo torinese con la famiglia Peugeot, che come gli Agnelli nel Lingotto, è il socio di riferimento. C'è poi l'alternativa indiana, e cioè il colosso Tata, da sempre in rapporti eccellenti con Torino. E infine, tra gli osservatori, qualcuno indicata la Bmw della famiglia Quandt. Tutte strade, geograficamente e industrialmente, diverse tra loro, ma necessarie per centrare quel costruire quel colosso mondiale tanto sponsorizzato da Marchionne per sopravvivere nella nuova industria mondiale dell'auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuova strategia. Sergio Marchionne, amministratore delegato di Fiat



NUOVO DOSSIER

Montezemolo: a Berlino abbiamo fatto tutto quello che dovevamo fare e bisogna rispettare le scelte. Si punta ad altri asset Gm

