

GM, Chrysler e Ford in crisi di liquidità pagano l'assenza di programmazione e il crollo delle banche. Bush contrario all'intervento

L'auto Usa in ginocchio da Obama «Lo Stato compri azioni o chiudiamo»

LIBERAZIONE

14/11/2008

Martino Mazzonis

Dopo la casa l'auto. L'immagine stessa del modello americano va in pezzi. Sono dati noti da mesi, ma si sta arrivando al dunque: la General Motors, marchio dell'auto per antonomasia, non ha più un soldo e, se Washington non interverrà non arriverà a fine anno. Nemmeno le altre due grandi sorelle se la passano bene. Ad ottobre il numero di auto vendute rispetto allo stesso mese del 2007 è crollato per tutti e tre i grandi gruppi: 30% per la Ford, 35% Chrysler, 45 la General Motors. Un disastro che ieri Bob Nardelli, amministratore delegato della Chrysler ha spiegato dicendo che l'unica possibilità per le "big three" di salvarsi è un ingresso dello Stato o di un grande partner straniero nel capitale.

La novità è che, dopo le elezioni, il Congresso - e il futuro presidente - hanno in testa di spendere una parte dei 700 miliardi stanziati per il salvataggio delle banche per girarli alle "big three", Ford, Chrysler e, appunto, General Motors.

I dati del settore auto americano sono pessimi da anni, ma il picco del prezzo del petrolio, prima, e la recessione, poi, stanno mettendo definitivamente in ginocchio i tre ex giganti di Detroit. Un mese fa il Congresso aveva già concesso un maxi trasferimento di 25 miliardi di dollari per finanziare la ricerca. Uno dei problemi del comparto automobilistico Usa è infatti il tipo di auto prodotte: niente ibridi, niente utilitarie, grandi volumi e grandi consumi. Già in campagna elettorale, Barack Obama aveva sostenuto che si sarebbe dovuto aiutare le "big three" a produrre auto per il XXI secolo, cosa che da sole non avevano saputo fare. Quel dono di 25 miliardi era una prima tranche.

I problemi di Detroit sono diversi e, anche nel caso riuscissero a mettere domani sul mercato un'auto a basso prezzo e a bassi consumi, non si risolverebbero. La crisi contingente è simile a quella delle banche: la liquidità. Nelle casse di General Motors ci sono soldi fino all'estate del 2009, poi si chiude. Il crollo delle vendite non spiega tutto, in anni di crisi come questo le imprese possono scontare in maniera poderosa i modelli in vendita e concedere ampio credito per invogliare i clienti riluttanti a cogliere l'occasione generata dalla flessione del mercato. Il guaio è che quest'anno il credito che concedono lo devono finanziare direttamente perché le banche resistono all'idea di fare piccoli prestiti ai singoli compratori. E non ne fanno nemmeno di grossi, non ha un gigante come GM che in questo momento ha piedi, tronco e testa d'argilla. Le banche hanno i loro guai e i tempi non consentono certo di rischiare.

E' proprio usando l'argomento crisi di liquidità che i democratici al Congresso sostengono che non c'è bisogno di nuove leggi per utilizzare soldi a sostegno dell'industria dell'auto. Paulson, che è espressione diretta della lobby finanziaria, resiste all'idea. Bush non ne vuole nemmeno sentir parlare.

I guai non sono cominciati con la crisi finanziaria e nemmeno con l'aumento del prezzo del petrolio. I guai sono il frutto di una serie di scelte sbagliate e a breve termine fatte dal management delle grandi imprese automobilistiche. Negli ultimi venti anni, mentre europei e asiatici investivano in auto piccole e a basso costo, in America si promuoveva il modello SUV e il pick-up (per non parlare degli Humvee). Un mercato ottimo per un Paese dove la gente viaggia tutti i giorni per decine di chilometri, non cammina mai e un gallone di benzina costa due dollari. Pessimo per un

Paese in recessione, dove la benzina costa come non mai e lo strumento del credito al consumo è bloccato. Il motivo per cui le big three avevano puntato sul SUV è la prima crisi da competizione degli anni 80: di fronte all'invasione di auto giapponesi, si scelse di cercare di investire su un prodotto che avesse un costo di produzione poco più alto (stesso costo del lavoro, stesse fabbriche, stessa catena di distribuzione) e un costo di vendita molto più alto. Una scelta a breve termine, che appena il costo della benzina è cresciuto, come i manager non potevano non sapere sarebbe successo, è crollato come un castello di carte.

L'altro problema di General Motors e delle altre sorelle di Detroit è ancora più antico, discende dagli anni d'oro in cui dominavano il mercato mondiale e non dovevano reggere alla competizione internazionale. A quei un'assicurazione sanitaria non si negava a nessuno. Per come funziona quel modello assicurativo, oggi GM paga la sanità di decine di migliaia di ex operai in pensione, con un costo di 50 miliardi di dollari l'anno. I concorrenti coreani e giapponesi non hanno di questi problemi - ed hanno firmato contratti più leggeri, essendo arrivati dopo.

La fine della crisi è quindi lontana. Se anche Obama riuscisse a forzare Bush a non porre il veto sugli aiuti all'industria dell'auto le "big three", queste non usciranno dal buco nel quale il loro management senza idee le ha cacciate.