

dente Usa: «La procedura avviata per Chrysler - ha dichiarato Barack Obama - ha permesso di salvare decine di migliaia di posti di lavoro. La nuova Chrysler uscirà dalla bancarotta in pochi giorni e sarà così pronta a completare l'alleanza con Fiat».

LIBRI IN TRIBUNALE

Dunque, il doloroso percorso del Chapter 11 già intrapreso da Chrysler è stato imboccato ieri ufficialmente anche da General Motors, fino all'anno scorso la più grande azienda automobilistica del pianeta, con degli scenari nel breve periodo di straordinaria complessità e criticità. Gm ha portato i libri in tribunale per avviare una gigantesca procedura di bancarotta che comporterà la chiusura di 14 impianti entro il 2012 e la perdita di 21mila posti di lavoro. Si tratta del più grande fallimento industriale nella storia degli Stati Uniti. Nella notte fra domenica e lunedì era arrivato l'annuncio ufficiale della Casa Bianca. Poi la formalizzazione della richiesta di accesso al Chapter 11 e la presentazione della documentazione per lo scorporo delle attività più sane.

GAZ-OPEL

Gaz, il partner russo di Magna e Sberbank, le società che hanno avuto la meglio nella gara per Opel, si è detto pronto a costruire una serie di vetture della casa tedesca nei prossimi 6-9 mesi.

Da notare come nella procedura non sono coinvolti gli asset di General Motors in Europa, compresa quindi Opel, che ha ricevuto il via libera all'amministrazione fiduciaria e alla concessione di un prestito ponte di 1,5 miliardi da parte dello Stato tedesco.

Il governo americano è pesantemente impegnato nell'operazione GM, considerato che fornirà alla storica azienda automobilistica di Detroit aiuti per altri 30,1 miliardi di dollari (dopo aver già versato 20 miliardi di aiuti pubblici), divenendo il maggiore azionista con una quota del 60 per cento. Da qui l'ironia della stampa di Oltreoceano che ha prontamente ribattezzato il gruppo "Government Motors". «Non stiamo facendo questi investimenti perché vogliamo spendere i soldi degli americani - ha indirettamente risposto lo stesso Barack Obama -, ma perché vogliamo proteggerli. Stiamo agendo da azionisti riluttanti perché è l'unico modo di aiutare General Motors a riprendersi, cosa che sono convinto farà in breve tempo».

Un secolo di primati per naufragare nei debiti

La storia

Poco più che centenaria, fondata nel 1908 su iniziativa di W.C.Duran, speculatore finanziario, sbarcata in Bvorsa nel 1911, General Motors getta ora la spugna. La bancarotta era stata un'ipotesi scongiurata in due precedenti occasioni (1992 e 2005). Adesso è divenuta inevitabile visto il deteriorarsi del mercato e l'ormai compromessa situazione della società, gravata da un debito di decine e decine di miliardi di dollari.

La crisi subprime e la recessione che ha messo in ginocchio l'economia mondiale, insieme con la crescente concorrenza, hanno infatti dato il colpo di grazia alle già provate casse di Gm lasciandole quasi a secco: quella che è stata solo fino al 2007, per 77 anni consecutivi, la prima casa automobilistica al mondo sopravvive grazie ai 19,4 miliardi concessi dal governo dall'inizio dell'anno. Attualmente Gm conta su 230.000 dipendenti e produce 20.000 auto al giorno: secondo alcuni osservatori la prima conseguenza della bancarotta sarà la perdita di 40.000 posti lavoro, di cui 30.000 negli Usa e 10.000 fuori dai confini nazionali.

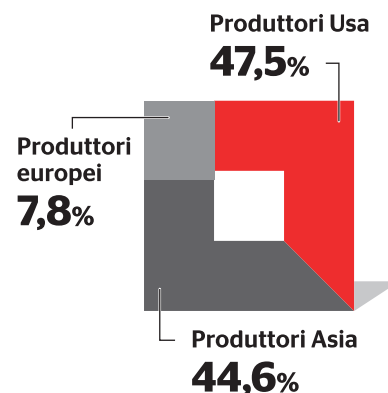
Con il mercato automobilistico ai minimi degli ultimi 10 anni la scorsa estate, Gm ha speso in settembre le sue prime cento candeline dandosi come obiettivo quello di reinventarsi per andare incontro alle nuove esigenze degli americani che, con il caro-prezzi, hanno iniziato ad abbandonare i SUV privilegiando auto piccole ed economiche.

Il futuro di Gm era allora nelle mani del presidente e amministratore delegato Rick Wagoner, che la guidava dal 2000, dopo quasi un'intera carriera trascorsa al suo interno (vi era approdato nel 1977), e che ne ha lasciato le redini su richiesta dell'amministrazione Obama in marzo. Artefice dell'alleanza con Fiat nel 2000, Wagoner è considerato l'uomo simbolo della crisi di Detroit: nei suoi otto anni alla guida della società il titolo Gm ha perso circa il 98% del suo valore. Dall'inizio del 2009 Gm ha ottenuto dal governo americano 19,4 miliardi di dollari. ❖

L'auto in Usa

Quote di mercato 2008

Produttori Usa		
GM	24,0%	
Ford	13,5%	
Chrysler	10,0%	
Produttori Asia		
Toyota	16,0%	
Honda	9,0%	
Altri	19,6%	



P&G Infograph

Malgrado gli incentivi anche a maggio segno negativo per l'auto

Scende il numero delle immatricolazioni. Nel mese di maggio sono state vendute 188mila macchine, in calo dell'8,59% rispetto a un anno fa. Non bastano gli ecoincentivi a spingere la domanda.

GIUSEPPE VESPO

MILANO
economia@unita.it

Continua il calo delle immatricolazioni di auto ma cresce, rispetto ad aprile, il numero delle macchine acquistate grazie agli ecoincentivi.

Emerge dai dati relativi al mese di maggio diffusi dal ministero dei Trasporti. Il calo generale delle compravendite è dell'8,59 per cento rispetto allo stesso mese del 2008. Il mese scorso sono state vendute 188.670 auto contro le 206.408 di un anno fa. In discesa anche i trasferimenti di proprietà di auto usate, che sono stati 351.678: meno 19,16% rispetto a maggio 2008.

In crescita, lieve, le auto acquistate sfruttando gli ecoincentivi: le 103.719 vetture nuove fanno registrare un aumento del 3,96% su aprile. Secondo l'Ac, nel 91,37% dei casi è stato contemporaneamente rottamato un veicolo. Tra vetture comprate grazie agli ecoincentivi, la più gettonata è la Panda (più di 12mila), seguono la Punto, la Ford Fiesta e la Grande Punto.

PUNTO E PANDA IN TESTA

Seppur «in un contesto negativo - fa sapere il Lingotto - con quasi 65 mila immatricolazioni il Gruppo Fiat Automobiles ottiene una quota di mercato pari al 34,4 per cento, ben 1,8 pun-

ti percentuali in più rispetto al 32,6 per cento di maggio 2008». Questo nonostante il dato sulle vendite del mese, in deficit rispetto ad un anno fa del 3,52%. Ad aprile il gruppo torinese aveva registrato un calo del 3,05%. Mentre sul cumulato dei primi cinque mesi del 2009 le immatricolazioni della casa automobilistica si sono attestate a 305.464 unità, in discesa del 10,93%.

A Torino resta la soddisfazione per i risultati ottenuti da Punto, Panda, 500 e Bravo. Bene, dice il Lingotto, anche il Qubo, primo tra i multi-spazio. Con in testa Ypsilon e Musa, «molto positivo» il risultato di Lancia: quasi 9 mila vetture immatricolate e una quota del 4,8 per cento (era il 4,4 per cento a maggio 2008). Resta stabile Alfa Romeo,

In risalita

Torino continua a guadagnare quote di mercato: 34,4%

con 5.600 immatricolazioni ottiene una quota del 3 per cento, la stessa di un anno fa. Meno soddisfatti i rappresentanti delle case estere operanti in Italia e riuniti sotto l'Unrae. Chiedono che vengano estesi gli incentivi per allargare la domanda. Mentre per l'Anfia, associazione dei costruttori di auto, «il mercato presenta segnali di incertezza, ma si conferma la riuscita degli ecoincentivi». Misure, però, che per i costruttori, dovrebbero essere mantenute per «un arco temporale più ampio, per facilitare il consolidamento dei risultati ottenuti»...❖