



GIÙ LA MASCHERA

Sotto a chi tocca!

Non c'è proprio pace per il mondo dell'auto in questo inizio di 2009. Se da un lato pare che a fronte di una capacità produttiva superiore ai 90 milioni di auto l'anno a livello globale, la domanda complessiva non superi quota 55 milioni significa che qualcosa proprio non va, che qualcosa proprio non ha funzionato come doveva e che qualcuno da qualche parte ha fatto un gioco che non poteva sostenere a lungo. I nodi, come dice l'antica saggezza popolare, prima o poi vengono al pettine. E adesso siamo proprio al pettine. Se qualcuno avesse avuto ancora dei dubbi sull'insostenibilità di un mercato pompato artificialmente per poter vendere più auto, adesso non può più fare finta di nulla. A noi tutti è bastato seguire ciò che è accaduto durante l'ultimo week end di marzo per capire che un'era è finita. Iniziamo da casa nostra, dall'Europa e in particolare da PSA che proprio durante il week end ha dato il bensevito al Pdg Streiff, in sella da soli due anni. "Una decisione incomprensibile" - ha tuonato lo stesso Streiff mentre preparava le scatole di cartone con dentro le sue carte - proprio ora che i risultati della nostra strategia stavano iniziando a evidenziarsi". Incomprensibile ma inappellabile secondo il consiglio di sorveglianza del gruppo PSA che al suo posto ha già designato (a partire da giugno) Philippe Varin. Quasi come in un gioco del domino dopo il potente manager francese è toccato a uno degli intoccabili di Detroit, Wagoneer. Alla guida di GM da molti anni ha pagato per i disastri produttivi, la totale mancanza di visione del mercato oltre che per la qualità dei propri prodotti inferiore ai concorrenti con gli occhi a mandorla. Insomma è stato per

certi versi uno degli artefici della messa in stato di afasia totale di ciò che era il più grande e prestigioso marchio automobilistico mondiale. Una debacle che parte da lontano, è vero, ma che ha trovato in Wagoneer un ferreo sostenitore. Ora in modo più o meno gentile, Obama gli ha detto esplicitamente che era il momento di smetterla di fare danni: o la musica cambiava radicalmente o GM non avrebbe visto neppure un altro biglietto verde con la faccia di Washington, e quindi avrebbe lasciato che l'ex colosso americano chiudesse. Wagoneer carico di milioni di dollari guadagnati negli anni passati in GM (più di trenta, di cui gli ultimi otto da Ceo) ha pensato che non era il caso di continuare a perdere la propria faccia e ha deciso di dedicarsi ad altro. Non altrettanto carichi di milioni di dollari sono oggi gli investitori che hanno visto il valore dell'azione GM passare da 60 a 1,2 dollari e i debiti arrivare all'astronomica cifra di 82 miliardi di dollari. Insomma, Wagoneer è nella migliore delle ipotesi corresponsabile di un bagno senza precedenti nel mondo dell'auto. Lo sostituisce Fritz Henderson, altro manager del Gruppo. L'ultimo accadimento di questo week end, riguarda la terza delle big three di Detroit, per intenderci quella che si è preveduta a Fiat per un piatto di lenticchie pur di sopravvivere. Obama (sempre lui!) ha sostanzialmente detto che l'accordo con Fiat gli sta bene e che se saranno effettuate alcune modifiche al preliminare, arriveranno altri sei miliardi di dollari per salvare la baracca. Anche qui di tempo ne è rimasto proprio poco. Chrysler fa sapere che si deve chiudere entro aprile per evitare che la nave affondi definitivamente. In tutto questo turbinio di avvenimenti ce n'è però uno che

è passato quasi in sordina rispetto al resto. Noi pensiamo invece che si tratti di un accadimento che debba fare riflettere per ciò che potrebbe comportare nei prossimi mesi. La Regié infatti ha annunciato di voler spostare in Francia la produzione della Clio, attualmente assemblata a Novo Mesto in Slovenia. La UE, che nella persona della commissaria alla concorrenza Neelie Kroes, già non

Qualcosa non ha funzionato come doveva e qualcuno da qualche parte ha fatto un gioco che non poteva sostenere a lungo

aveva apprezzato gli aiuti di Stato francesi a Renault e PSA vincolati alla non chiusura di stabilimenti in patria, e che pareva in qualche modo disposta o disponibile a chiudere un occhio, magari brontolando un po' a patto che le cose non fossero proprio sfacciate, adesso non può fare finta di nulla e (per il momento) si dice stupefatta per il comportamento protezionistico di Renault. Ma alla resa dei conti la UE farà qualcosa o si accontenterà della solita risposta formalmente tranquillizzante in arrivo da Parigi, socio forte e fondatore dell'Unione? ■

(Dario Lampa)