

IN
PRIMO
PIANO

◆ **Le voci su una imminente intesa tra l'azienda svedese e quella italiana movimentano il salone di Detroit**

◆ **Anche tra Ford, Bmw e Honda sarebbero a buon punto le trattative per una intesa generale**

◆ **Cantarella: Avremmo la forza per restare da soli, ma certo se si presentasse una buona occasione...**

Fidanzamento Fiat-Volvo, febbre in Borsa

Le smentite da Torino non raffreddano l'entusiasmo degli investitori

MILANO Ford sta comprando Bmw e Honda, Nissan è in procinto di fondersi con Renault. Ma soprattutto, Fiat e Volvo si sono già scambiate una promessa di matrimonio. Per il mondo dell'auto il 1999 è iniziato in un clima da «cronaca rosa», con voci di fidanzamenti imminenti che sono rimbalzate a getto continuo di qua e di là dall'Oceano. Dopo Daimler e Chrysler, chi salirà all'altare?

A dire il vero, le notizie provenienti da Detroit (dove è in corso il Salone dell'auto), secondo le quali l'azienda torinese starebbe per concludere il «matrimonio del secolo» con la concorrente svedese, non rappresentano una novità assoluta. Come sempre in passato, la Casa di Torino si è affrettata a smentire su tutta la linea. Questa volta però neppure il garbato «no comment» proveniente da Stoccolma è stato sufficiente per mettere fine alle indiscrezioni, trasformatesi con il passare delle ore in un vero e proprio torrente in piena. Anche perché, sempre da Oltreoceano, sono arrivate la notizia - a loro volta smentite - di probabili accordi già pronti fra Ford, Bmw e Honda; oltre alla possibile fusione fra Renault e Nissan. Insomma:

IL BALZO DEI TITOLI
Le azioni di casa Agnelli sono salite più volte oltre il tetto del 10%



anche dando credito solo ad una parte di queste informazioni, appare evidente come in questi mesi si stia delineando un mercato dell'auto del tutto nuovo. A dare il via alle voci è stato, ieri mattina, il co-presidente di Daimler-Chrysler, Robert Eaton. In un'intervista al Financial Times ha assicurato, pur non facendo nomi, che «entro tre mesi sarà concluso un significativo accordo tra due case automobilistiche europee». La notizia ha immediatamente ridato fiato al «rumor» di un possibile accordo tra Fiat e Volvo o, in alternativa, fra quest'ultima ed il ramo europeo di Ford. Sempre da Detroit, Dieter Zetsche, responsabile vendite e distribuzione dello stesso gruppo, ha rincarato la dose entrando nei particolari: «Potrebbe trattarsi sia di un accordo di fusione, sia di un'alleanza confinata al solo segmento dei veicoli commerciali». Da Torino, come sempre accade in queste occasioni, è arrivato un netto: «Nessun commento». Un portavoce della Fiat ha poi precisato che «tutte le principali case motoristiche mondiali hanno spesso contatti fra di loro per verificare ogni possibile sviluppo nei loro rapporti. Attualmente sono al-

l'esame, come sempre, ipotesi o progetti di collaborazione o di accordo in specifici settori con vari produttori automobilistici. Pertanto non pare opportuno alcun ulteriore giudizio su speculazioni giornalistiche». Dal canto suo, Paolo Cantarella, parlando a Parigi, ha specificato che il gruppo «ha le capacità, le dimensioni e gli uomini per restare da solo. Questo però non significa che resteremo con le mani in mano. In ogni caso, se si presenteranno occasioni favorevoli la Fiat non se ne lascerà sfuggire. Vogliamo però partecipare ad eventuali concentrazioni in posizione di forza, da protagonisti e non da gregari». Una linea seguita pari pari anche dalla Volvo. «Sono solo voci di stampa. Non so da dove vengano», ha spiegato il responsabile dell'ufficio stampa. «Noi parliamo con tutti. Nel mondo dell'industria funziona così».

Nonostante le smentite, fedeli al motto «comprare sulle voci, vendere sui contratti», le Borse di Milano e di Stoccolma hanno premiato le azioni di entrambi i gruppi automobilistici. Il titolo Volvo è salito del 6,4%, arrivando a 212 corone, a fronte di un aumento dell'indice generale dell'1%. Ancora più entusiasmante la performance di Fiat (e dell'intera «scuderia Agnelli»), che ha chiuso a 3,302 Euro (più 7,03%), dopo puntate che l'hanno portata ripetutamente oltre la soglia del 10% e alla sospensione per eccesso di rialzo.

P.F.B.



Nuovi modelli al salone di Detroit

Nelle foto qui sopra due nuovi modelli della Mercedes e della Ford che sono esposti nell'importante Salone dell'auto che si è aperto ieri a Detroit. Quest'anno al più importante appuntamento americano dell'industria automobilistica mondiale si parla molto di fusioni. Molto commentate le voci sul possibile matrimonio tra la Volvo, molto presente sul mercato Usa, e la Fiat.

L'INTERVISTA ■ VALERIO CASTRONOVO

«Se matrimonio ci sarà, sarà tutto europeo»

PIER FRANCESCO BELLINI

MILANO «Matrimonio? Alleanze? Penso che in queste ore la domanda sia all'ordine del giorno anche alla Fiat. Qualsiasi alleanza verrà sottoscritta, sarà l'operazione che accompagnerà l'azienda all'appuntamento con il ventunesimo secolo: un patto che non regge, contrassegnato da discussioni e dissonanze, non se lo può permettere nessuno. Neppure la Fiat». Valerio Castronovo, docente universitario, storico dell'auto, autore della biografia del fondatore della Fiat, e fra i più attenti osservatori dei movimenti del Lingotto, guarda con attenzione alle grandi manovre in corso sul mercato dell'auto.

Le voci di nuove fusioni si rincorrono a getto continuo, così come le smentite. Siamo arrivati, insomma, al momento delle grandi decisioni?

«Sono due o tre anni che se ne parla; e prima o poi Fiat dovrà trovare il partner con cui contrarre un matrimonio. Fino all'altro giorno si insisteva sul corteggiamento a Bmw; un amore antico, mai andato in porto. Oggi spunta fuori il nome di Volvo. In realtà, credo che la fase attuale sia ancora interlocutoria».

Questa volta, però, le caratteristiche dei due promessi sposi sembrano preludere ad un esito positivo. Sarebbe una coppia bene assortita?

«In effetti, Volvo sembra adattarsi bene alle esigenze della Fiat. Alla casa di Torino, con i suoi 2 milioni e mezzo di auto prodotte contro le 300 mila degli svedesi, rimarrebbe infatti la leadership nella nuova società. Inoltre Volvo è presente sui mercati del nord Europa e degli Stati Uniti, in cui Fiat ha necessità di espandersi, e produce grosse e medie cilindrate, un settore in cui la casa di Torino non è competitiva».

Questo significa che Fiat non ac-

«cetterà mai una partnership con aziende troppo potenti?»

«Di una cosa sono certo. Fino a quando ci sarà l'avvocato Agnelli, la Fiat non rinuncerà mai, assolutamente, ad una posizione dominante. Piuttosto che abdicare a questo principio, andrà avanti da sola».

In questa fase un'alleanza è indispensabile o, piuttosto, sarebbe semplicemente un'utile opportunità per migliorare la posizione sul mercato?

«Se Fiat fosse stata costretta dalla contingenza ad un matrimonio per forza, complici le ragioni di mercato, l'avrebbe già stipulato. Non dimentichiamo che negli anni '80 fu Ford a mandare a monte

“

È certo che finché ci sarà lui l'Avvocato vorrà mantenere una posizione predominante

”



le nozze. La mia impressione è invece che si stia prendendo tempo per scegliere il partner che più aggrada».

E questo partner potrebbe essere Volvo?

«Proviamo a fare un'analisi del mercato internazionale. Le case francesi sono fuori gioco, perché si tratterebbe esclusivamente di

una doppia. Del resto con Renault tutti gli accordi possibili, dalla complicità delle fonderie alla produzione di camion e bus, sono già stati sottoscritti. Per lo stesso motivo sono fuori gioco le spagnole. Restano i giapponesi, con i quali però sussiste un forte problema di differenze culturali. Chrysler, poi, si è già sposata. Ed era quella osservata con un occhio di riguardo. In prospettiva, pertanto, io vedo un matrimonio europeo. E sulla piazza ci sono solo Bmw e Volvo».

E se non venissero trovate le condizioni ideali per un accordo?

«In tempi brevi la soluzione giusta potrebbe essere rappresentata da accordi di settore. Penso a quelli raggiunti con Renault ed eventualmente ad uno con una casa giapponese (Mitsubishi?) per la produzione dei fuoristrada. Anche di questo si è già parlato. Il vero problema, però, non verrebbe

risolto. La chiave di volta sono infatti le reti commerciali e la possibilità di espansione in Asia e in Sud America».

A proposito di mercati, quali sono le prospettive? Nord America ed Europa sono veramente così poco appetibili?

«Negli Stati Uniti l'obiettivo di vendita a cui Fiat può guardare con ragionevole cautela è di 200mila vetture. L'Europa, di contro, è ormai un mercato saturo. La concorrenza è accanita, e il mercato è saturo. Non c'è spazio per nuove vendite, ma solo per le sostituzioni».

Un bel rebus...

«Già, un bel rebus. Il matrimonio europeo, del resto, rappresenterebbe anche per Volvo un'occa-

“

L'alleanza con gli italiani aprirebbe alla marca svedese il mercato nella zona euro

”

sione per espandere la propria influenza e per rientrare nell'area dell'Euro, da cui è rimasta esclusa dopo il «no» della Svezia alla moneta unica. Ma poi? Sì, credo proprio che in queste ore il rebus sia all'ordine del giorno dovunque».

È solo una questione di strategia, o sulla decisione potrebbe influire anche altri elementi?

«La casa di Torino può permettersi di restare alla finestra ancora per un po' di tempo. Nel mondo della grande industria automobilistica, poi, la tradizione ha un peso che non può essere sottovalutato. Un conto è avere una famiglia alla guida di un'industria (penso agli Agnelli, ma anche al rientro in pista dei Ford); un altro è la guida di

un management che guarda esclusivamente alle strategie di mercato. Da questo punto di vista, Volvo è una sorta di industria nazionale, il fiore all'occhiello della Svezia. La Svezia non è la Francia di De Gaulle, certo... Ma anche questo elemento nazionalistico potrebbe avere un peso. Come un valore avranno i pareri dei rispettivi poteri politici, visto che un'operazione di questo genere potrebbe avere anche forti conseguenze dal punto di vista occupazionale, e dunque delle politiche sociali dei due Paesi. Ci sono insomma molti elementi che farebbero propendere per un sì al matrimonio. Ma - e magari verrò smentito nei prossimi giorni - non sono ancora predominanti».

C'è chi parla di una decisione entro due mesi...

«No, questo non credo sia possibile. Però nel giro di qualche anno qualcosa avverrà, anche perché si dovrà affrontare l'espansione nei nuovi Continenti. Da questo punto di vista Fiat ha già una buona dote, con avamposti in Cina, Brasile, India. Di una cosa sono comunque certo: ogni decisione, alla fine, verrà presa direttamente dalla famiglia Agnelli. Del resto, Paolo Fresco è l'uomo ideale per gestire la nascita di un'alleanza internazionale. Ma è anche un manager riflessivo. È dunque possibile che dopo pochi mesi prenda già una decisione di questa portata?»

Quanto potrà pesare, sulla decisione, il futuro del patto di sindacato Fiat?

«Il Patto di sindacato è stato stipulato nel '93, nel momento della grande crisi, e ha svolto appieno la sua funzione. A questo punto credo che Deutsche Bank rimarrà come alleato forte, mentre verranno meno o quasi - le altre presenze. Ci sarà dunque un asse a due, molto forte. E non ci saranno problemi di ricapitalizzazione. È però altrettanto evidente che il patto di sindacato non inciderà sulla scelta delle strategie».

LE QUOTE DI MERCATO (in %, anno 1997)			
IN EUROPA...		...E NEGLI USA	
Volkswagen	17,1	General Motors	31,1
GM Europa	12,1	Ford	25,2
Fiat	12,0	Chrysler	15,2
Giapponesi	11,6	Toyota	8,1
Peugeot-Citroen	11,3	Honda	6,2
Ford	11,3	Nissan	4,8
Renault	9,9	Volkswagen/Audi	1,1
BMW	6,1		
Mercedes	3,7		
Coreane	2,1		
Volvo	1,7		
Chrysler	0,7		

Fonte: CCFA



P&G Infograph

