

◆ **Annuncio ieri mattina a Goteborg**  
Pagati undicimila miliardi per il controllo di tutta la produzione vetture

◆ **Le attività della casa svedese**  
rimarranno concentrate in Svezia  
Il marchio sarà in comproprietà

◆ **Resta fuori il settore dei camion**  
In corsa era anche la General motors  
Torino ha giudicato l'affare troppo costoso

IN  
PRIMO  
PIANO

# Volvo, la Ford vince la gara con la Fiat

## La casa americana acquisisce il settore auto, nasce il secondo gruppo al mondo

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA I fiori d'arancio di Goteborg si trasformano in chicchi di grandine su Torino. L'annuncio è arrivato nel gelo dell'alba: l'americana Ford ha acquistato la divisione auto della Volvo. Un matrimonio siglato dai vertici aziendali ieri mattina (ancora non suggellato dall'approvazione degli azionisti) che mette definitivamente la parola fine al tentativo di fusione tra la Fiat e il marchio svedese, che negli ultimi giorni sembrava entrato nella fase calda. Invece, nulla di fatto: alla fine ha vinto Ford. Secondo indiscrezioni dell'ultim'ora, la casa torinese aveva messo sul piatto sette miliardi di dollari (12 mila miliardi di lire) per acquisire l'intera società. Gli americani ce l'hanno fatta con 6,5 miliardi di dollari (in lire, quasi 1 mila miliardi) per «aggiudicarsi» soltanto il comparto auto (esclusi i camion). Una cifra esorbitante, si sussurra nei corridoi torinesi. E poi, alla Fiat interessavano soltanto le auto. Eppure la delusione per una partnership internazionale mancata (ancora una volta) si tocca con mano in tutto il panorama industriale italiano.

Con l'operazione di ieri, la Ford consolida il secondo posto nella classifica della produzione mondiale, riducendo la distanza che la separa dalla «capolista» General Motors con circa mezzo milione di auto prodotte da Volvo.

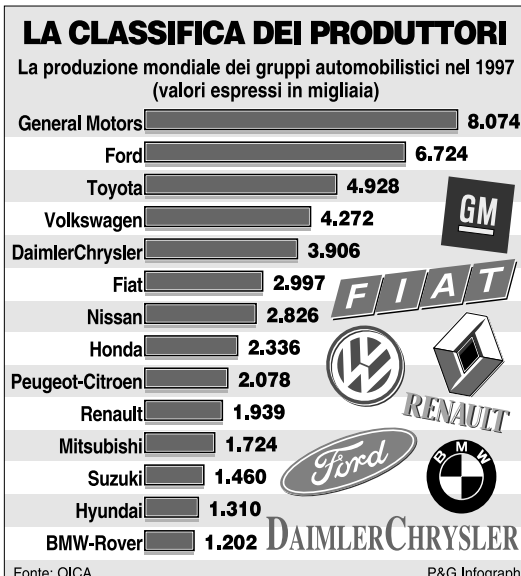
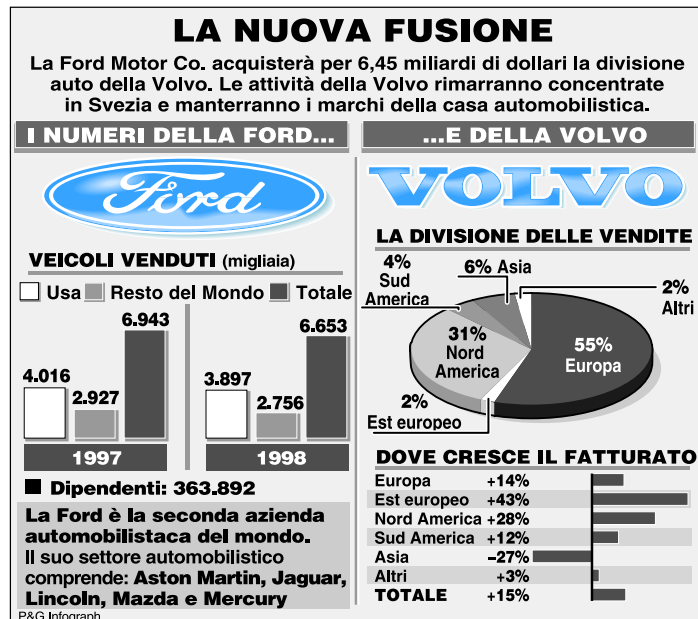
Secondo i termini dell'accordo, Ford assume il controllo di tutte le fabbriche di automobili Volvo a livello mondiale, nonché del centro sviluppo di Goteborg. Le attività della casa europea rimarranno concentrate in Svezia. Il marchio Volvo sarà in comproprietà tra le due aziende, con l'opzione della casa americana di utilizzarlo anche per camion e autobus. A sua volta, Volvo avrà pieno accesso alla rete di distribuzione e alle risorse finanziarie della Ford. La sede operativa di Volvo resterà a Goteborg, e rimarrà al suo posto anche il presidente della Volvo auto Leif Johansson. Restano escluse dall'intesa il settore dei camion e le operazioni non legate al comparto «automotive». «Ford assume il diritto di utilizzare il brand Volvo - informa una nota della casa americana - per le automobili, i minivan, gli sport utility vehicles e i commerciali leggeri».

«La nostra visione del ventunesimo secolo - dichiara William Clay Ford jr, presidente del cda Ford - è diventare l'azienda leader del settore automobilistico. L'acquisto di Volvo è un ulteriore passo avanti verso il nostro obiettivo». «La vendita di Volvo auto a Ford avrà importanti benefici per tutti i partner coinvolti - gli fa eco il presidente Johansson - il futuro di Volvo auto, all'interno del gruppo automobilistico con più profitti nel mondo, sarà pieno di grandi successi». Insomma, i brindisi si sprecano. Accompagnati dalla lista di tutti gli «elementi d'attrazione» per cui Volvo è un buon affare per la casa americana. «Volvo è assolutamente complementare al Ford brand portfolio a livello mondiale. Inoltre ha una reputazione leader nella sicurezza, qualità, tutela dell'ambiente e durabilità: tutte caratteristiche molto importanti per il cliente del ventunesimo secolo assolutamente in linea con il Dna di Ford motor company».

Così il colosso americano si «attrezza» per il nuovo millennio. E la Fiat dovrà fare altrettanto, se non vuole restare spiazzata sul mercato globale, dove tutti, ormai, sono in movimento, in cerca di combinazioni di marchi sempre più solide. Che il vento delle fusioni si sia alzato di nuovo, lo si è capito fin dallo scorso settembre, quando la Daimler-Benz si unì all'americana Chrysler, dando vita a un gigante da 260 miliardi di lire. Al salone di Detroit, poi, le voci di matrimoni si sono infittite, seguite da smentite ufficiali, e conferme ufficiose. Fu in quell'occasione che emerse l'interesse di Fiat per il marchio svedese, confermato ieri dai vertici di torino. A quanto pare, comunque, anche la General Motors aveva puntato gli occhi su Goteborg, e oggi resta a bocca asciutta. Pronta per nozze occidentali è oggi la Nissan, il colosso giapponese che ha fatto sapere di essere in attesa di cedere circa il 34% ad un partner estero. Tra i pretendenti sono già spuntati la francese Renault e il gruppo Daimler-Chrysler.



Jacques A. Nasser capo esecutivo della Ford e Leif Johansson, a destra, capo esecutivo della Volvo davanti agli stabilimenti casa automobilistica svedese a Goteborg



## Mercato dell'auto, a gennaio -15%

Fusaro (Anfia): «Un calo previsto, effetto della fine degli incentivi»

ROMA I dati definitivi saranno resi noti solo il prossimo 3 febbraio, ma, secondo le stime, a gennaio '99 il mercato dell'auto in Italia dovrebbe registrare una flessione intorno al 15% rispetto allo stesso periodo dell'anno passato. L'anticipazione è del presidente dell'Anfia, Piero Fusaro, intervenuto a Torino ad un convegno su auto e ambiente. «Il calo - ha spiegato Fusaro - è in linea con le aspettative, che sono quelle di un mercato in flessione per effetto della fine degli incentivi».

Per il presidente Fusaro, tuttavia, il dato più preoccupante è il calo degli ordini, stimati in flessione del 35-40% rispetto al gennaio '98. «Il gennaio dell'oscuro anno ha osservato Fusaro - fu un mese molto particolare perché era in corso il rilancio degli incentivi, ora invece il mercato si sta stabilizzando sui parametri più fisiologici. Questa flessione, tuttavia, era prevedibile anche perché oltre alla fine degli incentivi sul settore veicolare in Italia gravano una pressione fiscale e una complessità burocratica che non hanno riscontrati in altri Paesi europei».

Intervenendo al convegno «Gestione ambientale e settore auto», Fusaro ha ricordato che il punto nodale della sfida ambientale sta

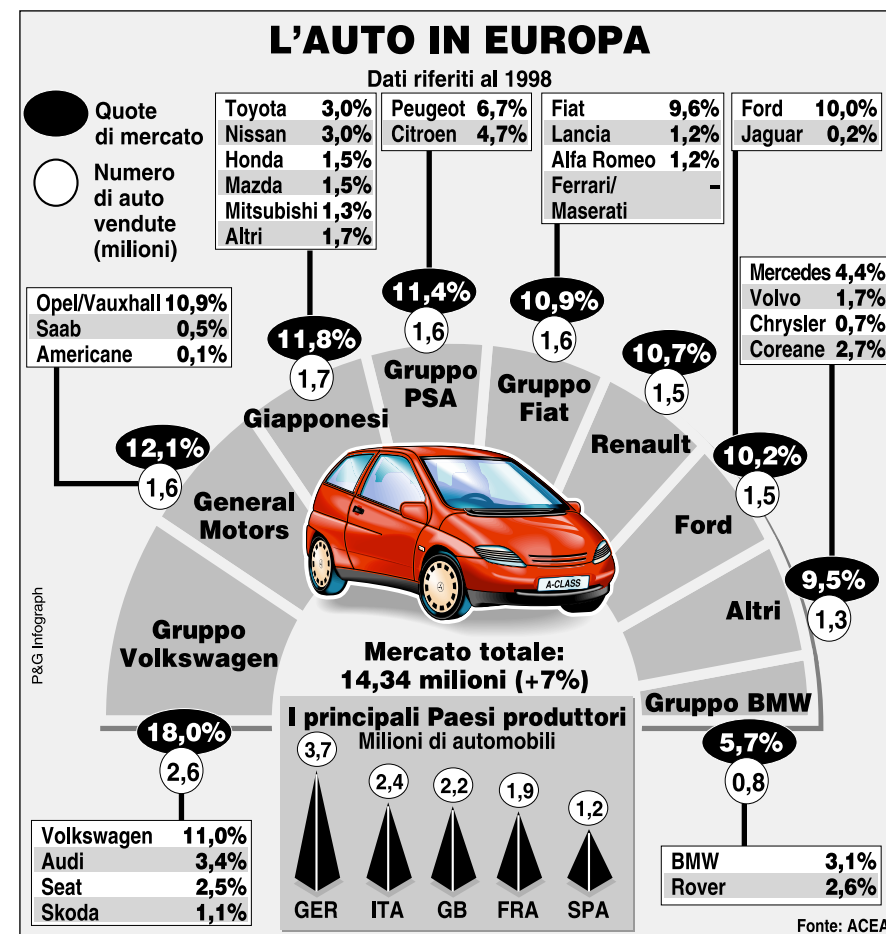
nel pilotare l'economia globale verso uno sviluppo sostenibile, compatibile con il sistema ecologico. «La gestione ambientale - ha spiegato il presidente dell'Anfia - non è solo un percorso obbligato, un vincolo esterno da subire, ma è soprattutto un mezzo per rendere più efficiente un'azienda, abbassando i costi e migliorando il posizionamento di mercato». «In una parola - ha concluso Fusaro - è un mezzo per aumentare i profitti, così come avviene con la qualità che non è un costo aggiuntivo, ma un mezzo per eliminare sprechi, snellire i processi e restare competitivi».

Fusaro è altresì intervenuto sul tema fusioni, e in particolare sull'accordo Volvo-Ford. «Gli accordi si fanno laddove ci sono obiettive convenienze - ha detto - Tutti parlano con tutti, ma la Fiat, in particolare, è pronta a fare da sola se non ci sono delle opportunità». Proveniente da lunghi anni di esperienze all'interno del gruppo automobilistico torinese (ha ricoperto, tra l'altro, la carica di presidente della Ferrari), Fusaro ha ribadito con convinzione quanto già più volte espresso dai vertici dell'azienda e, cioè che la Fiat, può andare avanti da sola anche senza acquisizioni.

## Due marchi vincenti anche sul mercato italiano

ROMA Poche e scarse cifre danno però l'idea del nuovo scenario in panorama automobilistico mondiale che si andrà creando, via via che si perfezionerà l'accordo annunciato ieri da Ford e Volvo. Il gruppo svedese è il secondo produttore al mondo dopo General Motors e prima di Toyota, Volkswagen e Daimler Chrysler. Lo scorso anno ha infatti costruito 6.823.000 vetture, più o meno la stessa quantità del 1997. In Italia la Ford ha venduto nel 1998 186.684 unità rispetto alle 224.000 del 1997 «quando erano però a pieno regime - sottolineano alla società importatrice per il nostro Paese - gli incentivi per la rottamazione».

In Italia la Ford ha in listino una ampia gamma di vetture che vanno dalla utilitaria «Ka» al lussuoso monovolume «Galaxy», attraverso berline, coupé e station wagon con motori sia benzina che diesel a 4 e 6 cilindri, dalla cubatura che spazia dai 1300 cc della «Ka» ai 2800 cc della «Galaxy». Parallelemente i prezzi partono da 16,5 milioni della prima per arrivare ai quasi 60 della seconda. La svedese Volvo ha invece venduto lo scorso anno quasi 400.000 auto, il 3% in più rispetto al 1997. Di queste 255.500 sono state esportate in Europa (+6%), 110.700 negli Usa (+9%), 25.000 in Asia (-3%), 1.900 in Sudamerica (-18%), 6.600 nel resto del mondo (+9%). In Italia, in particolare, sono state consegnate 24.161 vetture con un calo del 4%. La gamma offerta vanta motori sia benzina che diesel a 4, 5 e 6 cilindri con cubature che vanno da 1600 (la «40» più economica) a 2900 cc (la berlina «S80 T6» biturbo). Parallelemente i prezzi partono da 36 per arrivare a 73 milioni di lire. Mancano quindi, in questo caso, vetture utilitarie.



## La sovrapproduzione seppellirà i «piccoli»

Alle concentrazioni non c'è alternativa con la crisi dei mercati mondiali

SEGUE DALLA PRIMA

in discussione la stessa convenienza a produrre. I prezzi delle materie prime e dei beni scendono a causa dell'accresciuta competizione resa più aspra dalla recessione nel 40% dell'economia mondiale e dalle innovazioni tecnologiche. Più si producono automobili, ma anche acciaio, macchine utensili, semiconduttori, petrolio, alluminio, più i prezzi scendono. I consumatori ne gioiscono anche se il loro reddito disponibile non aumenta, ma ad un certo punto questo meccanismo può anche incepparsi. E comunque c'è sempre qualcuno, in un'altra parte del mondo, che perde.

Alle conferenze internazionali di Davos, dove ogni anno si incontrano mille manager e capi di impresa, politici ed economisti per celebrare l'avventura dell'economia globale, questo dell'eccesso di capacità produttiva viene considerato uno dei rischi per la stabilità

economica internazionale. Secondo Kenneth Courtis, capo-economista della Deutsche Bank a Tokyo, grande esperto del continente asiatico, ormai non ha più senso chiedersi perché gli imprenditori posticipano le loro strategie di ampliamento del business: «Nel mondo si sta producendo troppo di ogni cosa, la domanda è fiacca, le imprese in molti paesi hanno troppi debiti, i capitali fuggono dalle piazze a rischio: che cosa può fare di diverso un imprenditore assennato se non aspettare?». Se l'industria non riesce più a mantenere un controllo sui propri prezzi perde interesse a investire. E se i prezzi cadono in modo generalizzato si entra nella deflazione, cioè nell'anticamera della paralisi economica.

L'unica cosa assennata che i governi dovrebbero fare è reagire al rallentamento della domanda mondiale riducendo i tassi di interesse e la pressione fiscale. E in Europa bisognerebbe sperimentare quello che l'economista Fred Berg-

STENARI FUTURI  
C'è flessione di consumi in tutto il mondo  
Nessuno può reggere

restittive, aggiungerebbe il nostro ministro dell'economia Ciampi. Se non riusciamo a gioire dei primi segnali di ripresa in Asia (quest'anno la crescita sarà di circa il 4%) è perché le economie industriali stanno rallentando: quella americana crescerà del 2-2,5%, quella europea del 2,5%. Per l'Italia la previsione di consenso indica una crescita attorno al 2%, ma bisogna chiedersi pure come riuscirà a crescere di più quando Francia e Germania cresceranno meno visto che l'anno scorso

è cresciuta meno mentre i suoi vicini crescevano di più. Non è, come è evidente, solo un gioco di parole. Il secondo rischio alla stabilità arriva dal debito accumulato dai paesi travolti dalla crisi finanziaria e dalla loro difficoltà a reperire credito. Secondo l'Institute of International Finance, quest'anno il flusso di capitali dei creditori non bancari scenderà a 26 miliardi di dollari contro i 48 miliardi dell'anno scorso e i 94 miliardi del 1997. «Dollari» o no, il Brasile importerà meno merci dal Nordamerica. I brasiliani acquisteranno meno automobili e questo è un colpo anche per l'Europa.

Dalla svalutazione delle divise asiatiche e dallo yen debole rispetto al dollaro possono nascere forti spinte al protezionismo. Ecco il terzo rischio.

Secondo Bergsten, gli Usa lo stanno già correndo come è dimostrato dalla minaccia di ritorsioni commerciali contro l'Europa a causa delle banane e con il Giappone a

causa dell'acciaio. Il deficit commerciale degli Usa viaggia sui 350 miliardi di dollari: è sufficiente che la disoccupazione aumenti di poco per riaprire la diatriba contro l'«esportazione dei posti di lavoro» verso i paesi a bassi salari e ad avvalorare questa tesi sarà, secondo Bergsten, la stessa Amministrazione democratica, che «deve pagare un debito nei confronti dei sindacati che hanno dato al partito di Clinton voti e denaro». Infine il quarto rischio: Wall Street. L'opinione di Kenneth Courtis è che la crescita negli Usa è ostaggio della Borsa: «Il motore dell'economia è costituito dai consumi, i consumi vengono sostenuti da un incremento del reddito delle famiglie dovuto in misura non secondaria ai guadagni realizzati con le azioni». Il 40% delle famiglie ha a che fare con Wall Street, ogni minimo scarto del listino ha quindi un effetto diretto sulla psicologia dei consumatori, di conseguenza, sull'economia reale.

ANTONIO POLLIO SALIMBENI

