

La Piaggio entra nel segmento dei maxiscooter leri presentato il nuovo modello «X9»

La Piaggio entra nel segmento dei maxiscooter con l'«X9», motorizzato con un mono cilindrico a 4 tempi da 250 cc e 20 cavalli di potenza. È un ingresso prepotente, una vera e propria sfida apertamente dichiarata all'industria giapponese dall'amministratore delegato della Piaggio, Stefano Rosselli Del Turco. «L'industria europea del settore ha sempre evitato scontri con il Giappone, noi siamo i primi a farlo», ha detto Rosselli Del Turco, «ampliando con questo scooter la nostra presenza e quindi il confronto in tutti i segmenti». Lungo 2,08 metri e largo 86,5 cm, l'«X9» è spinto dal noto motore Honda nato con il capostipite della categoria, il CN 250 della Casa giapponese, già montato dalla stessa Piaggio sullo «Hexagon 250 GT».



Opengate, la società di prodotti informatici acquisisce il Gruppo Raphael Informatika e Lid Spa

Raffica di acquisizioni per Opengate, la società di distribuzione di prodotti informatici quotata da giugno '99 al Nuovo Mercato, che fa shopping comprando due società e un ramo d'azienda. Nella sua orbita è entrato il 100% della romana Gruppo Raphael Informatika, anch'essa attiva nello stesso settore. Il valore dell'acquisto è di 38 miliardi, e 20 saranno pagati in azioni (valutate 180 euro l'una, ieri il titolo è salito del 61% a 402 euro), mentre per la restante parte verranno utilizzati parte di fondi derivanti dalla quotazione. Una seconda operazione ha portato all'acquisizione del 60% del capitale sociale di Lid Spa, società di Milano specializzata nella logistica di servizi (23 miliardi di fatturato '99).

€ c o n o m i a

Voci sempre più forti sull'intesa Fiat-Gm

Livia Turco: «Evento importante, l'azienda apra però un tavolo di confronto»

ROMA Diventano sempre più forti le voci di un'alleanza tra la Fiat e il colosso Usa General Motors. La casa torinese continua a trincerarsi dietro al solito «no comment», ma intanto c'è già chi parla di una possibile assemblea straordinaria dei soci per dare il via libera all'intesa. L'altra ipotesi, quella di un'alleanza con Daimler-Chrysler, perde un po' di smalto ma resta ancora in piedi. Sul piano finanziario l'intesa con Gm, numero uno mondiale dell'auto, prevederebbe il conferimento alla casa di Detroit del 10% della Fiat Auto e in un secondo momento un aumento di questa quota, conferendo in questa fase alla sola Fiat Holding un aumento del capitale della Gm. Una subipotesi prevederebbe l'alleanza attraverso la Opel, da tempo proprietà Gm. Secondo questa variante, vi sarebbe uno scambio partecipativo iniziale attorno al 20% per poi passare ad una fusione vera e propria con una nuova società paritetica. Il 20% della Fiat Auto verrebbe valutato 4.800 miliardi. Sul piano industriale l'unica cosa che trapea dell'accordo Fiat-Gm è quella di una possibile integrazione tra la società di componentistica Fiat, Magneti Marelli e quella di Gm, Delphi.

L'intesa Fiat-Gm, secondo le voci che circolano, sarebbe sponsorizzata da Gianni Agnelli e dall'amministratore delegato Paolo Cantarella, il presidente dell'Ifil Umberto e quello della Fiat Paolo Fresco preferirebbero un accordo con Daimler-Chrysler, che prevederebbe la creazione di una società comune della quale Fiat controllerebbe il 13% diventandone così azionista di riferimento. Dopo un periodo medio-lungo, forse due anni, vi entrerebbe anche Iveco (la società che produce i camion Fiat) portando il controllo Fiat al 15%. Una sub-

ipotesi prevederebbe l'acquisizione da parte Daimler-Chrysler di tutta la Fiat Auto in cambio della cessione alla Fiat Holding del 12% del colosso di Stoccarda. Il gruppo torinese resterebbe dunque il primo azionista della Daimler-Chrysler, ma in questo caso Fiat avrebbe meno poteri decisionali che nella ipotesi madre e nessun potere gestionale.

La voce dell'accordo, che già venerdì era stata ritenuta credibile dalla Borsa, viene commentata ieri anche dal ministro dell'Industria, Enrico Letta: «Seguiamo con attenzione e riservatezza la vicenda che è dai contorni delicati. Abbiamo fiducia nel fatto che la leadership del gruppo prenderà le decisioni più opportune sapendo che c'è in ballo qualcosa in più di un gruppo privato, ma un pezzo del sistema paese». Su questa vicenda, aggiunge comunque il ministro, «meno si parla e meglio è».

Anche il candidato alla presidenza della Regione Piemonte per il centrosinistra Livia Turco, commenta le anticipazioni della stampa sulla possibile intesa tra Fiat e Gm, e chiede un «tavolo di confronto». Per la Turco dicendo la possibile intesa «costituirebbe per il paese e in particolare per Torino e il Piemonte un fatto di



enorme rilievo pratico e simbolico». Torino, sostiene in una nota Turco, «è una delle grandi capitali mondiali dell'automobile; qui si raduna, nella grande come nella media e piccola impresa, un insieme di competenze straordinarie. Il rafforzamento e lo sviluppo di questa industria è parte essenziale del futuro della città e della regione. Con questo accordo si aprirebbe una fase nuova che

LE REAZIONI

Sindacati divisi tra preoccupazioni e attese «Temiamo una vendita, qualcuno faccia chiarezza»

FELICIA MASOCCO

ROMA C'è preoccupazione mista ad attesa nel mondo sindacale per le sorti della Fiat. Se prevale uno stato d'animo o l'altro dipende dalle notizie che seguiranno al tam-tam delle ultime ore, se prenderanno cioè la piega di un'alleanza del Lingotto con un partner internazionale che dia prospettive al Gruppo, o se invece di cessione si tratterà, di vendita. Cgil, Cisl e Uil, e le loro organizzazioni dei metalmeccanici - Fiom, Fim e Uilm - concordano nel valutare positivamente un'alleanza del primo tipo, la reputano necessaria e urgente. Ma non nascondono l'ambivalenza dell'operazione, sia che si tratti della Daimler-Chrysler che della General Motors. Tra i vantaggi, la possibilità per la Fiat di completare il ciclo con prodotti di alta gamma, fattore indispensabile per stare nella competizione internazionale.

Ma date le dimensioni dei due colossi, è in agguato il rischio di «fagocitamento» con tutto quel che comporta per l'occupazione e l'industria italiana. «Se la Fiat invece di un alleato, il cui reperimento è urgente e decisivo sta cercando un acquirente, allora vorremmo vederci chiaro - dice il segretario confederale della Cgil Walter Cerfeda - Si tratta di un'industria fondamentale per il nostro paese, con centinaia di migliaia di lavoratori, non si può non procedere che alla luce del sole.

Se invece siamo di fronte a un'integrazione, i due candidati che circolano sono ottimali, sarebbe un'integrazione positiva». «Se l'alleanza rafforzerà il Lingotto, è un fatto positivo anche per Torino» gli fa eco il segretario della Cgil cittadina Vincenzo Scudiere.

Prevale la preoccupazione, e l'amarrezza, nelle parole del segretario della Fiom piemontese Giorgio Cremaschi «La Fiat sta trattando con un partner straniero, ma non vuole che si sappia qualcosa. Siamo molto preoccupati». «Si parla su un piano finanziario, industriale o di vendita a pezzi del futuro del più grande gruppo industriale italiano sia gestito in modo tale dove l'unica posizione che ha voce in capitolo è quella della Borsa». Sempre in casa Fiom, questa volta alla Quinta Lega Mirafiori, si leva l'allarme del segretario Claudio Stacchini: «In una situazione di questo tipo credo sia indispensabile che il governo dica la sua, non può essere neutrale sul futuro di un pezzo dell'industria italiana che riguarda così tanti lavoratori». Tra gli operai, fa notare, si va diffondendo un clima di incertezza. «In tanti sono sempre più convinti che invece di un'alleanza che renda l'azienda più competitiva si vada profilando un passaggio di mano».

Chiede al governo di scendere in campo, con l'apertura di un confronto, anche il segretario

confederale della Cisl Pierpaolo Baretta. «Presumo che conosca la posta in gioco - dice - un chiarimento a questo punto va fatto». Baretta ritiene che un'alleanza internazionale sia per la Fiat «opportuna e necessaria», se si arrivasse ad un accordo con la General Motors che è la leader mondiale del settore, la Fiat entrerebbe nel gruppo di testa, e anche con la Daimler-Chrysler non andrebbe male. «Ma la Gm ha tali dimensioni che si può ipotizzare che si tratti di una vendita più che una joint-venture». La stessa ambivalenza viene messa in evidenza dal numero uno dei metalmeccanici Cisl, il segretario della Fim Giorgio Caprioli, che non nasconde i rischi per l'occupazione nel caso di una vendita, ma che preferisce - lo chiama «esercizio di fantasia in assenza di notizie certe» - ragionare sull'ipotesi di un'integrazione. «Quale che sia il partner - conclude - non si può prescindere dalle garanzie sull'occupazione».

Distingue l'eventuale accordo con Daimler-Chrysler da quello con Gm, il responsabile Industria della Uil, Luigi Angeletti. «Nel primo caso non c'è sovrapposizione di produzione e di mercato, quindi i problemi per l'occupazione sembrano più remoti. Altra cosa è un accordo con General Motors». Per Angeletti si tratta di capire se nella «famiglia» Fiat prevarranno coloro che puntano all'operazione finanziaria «cioè a fare soldi», o se invece vincerà la strategia industriale, «cioè fare un accordo senza cedere il comando».

L'INTERVISTA ■ GIUSEPPE VOLPATO, economista

«Ma il partner ideale sarebbe Daimler»

ALESSANDRO GALIANI

ROMA «Da un mercato ristretto dell'auto si è passati a un mercato globale e quindi essere forti in Europa oggi non basta più. Di qui la necessità per la Fiat, ma anche per Peugeot e altri, di trovare alleati di dimensioni tali da consentirgli di essere competitivi a livello mondiale. La Fiat sa da tempo che questa per lei è una strada obbligata e, secondo me, il suo partner ideale è Daimler-Chrysler». Giuseppe Volpato, economista ed esperto del settore auto, inquadra così la situazione.

Lei dice che per Fiat un'alleanza è inevitabile. Ma come si è arrivati a questa situazione?

«In passato c'erano tre grandi mercati dell'auto: Europa, Usa e Giappone. Si trattava di aree ben separate tra loro e la concorrenza si giocava dentro questi confini

ben delimitati».

E adesso?

«Ora la situazione è cambiata. Ci sono mercati emergenti che stanno acquistando un peso non trascurabile, in particolare il Brasile, l'Argentina e l'India. È dunque iniziata la corsa per accaparrarsi queste nuove aree, le quali non vogliono più importare vetture dall'estero».

Perché?

«Per non far saltare per aria la loro bilancia dei pagamenti. Il risultato è che hanno posto vincoli tariffari e normativi per forzare i costruttori ad essere presenti in loco. In altre parole: se vuoi vendere auto in India o in Sudamerica devi impiantare lì gli stabilimenti di produzione».

E questo che vuol dire?

«Significa investire un mucchio di soldi, per cui è più conveniente per tutti fare accordi tra case complementari, o meglio avviare politiche di fusione tra case che siano complementari tra loro sui prodotti, sulle tecnologie e sui mercati».

Come l'intesa Daimler-Chrysler?

«Appunto, la Daimler che si è fusa, o meglio si è presa la Chrysler, è un classico esempio di operazioni di questo tipo. Daimler opera in tutto il mondo su una fascia alta del mercato dell'auto, mentre Chrysler è forte negli

Usa e punta sui «van» esui prodotti di fascia media. Dunque sono due gruppi complementari che, invece di investire ognuno per

conto suo, possono mettere insieme le proprie forze e vicende. Penso alle tecnologie antinquinamento, che ha sviluppato Chrysler che mancano a Daimler, o alle tecnologie avanzate dei motori, in cui Daimler prevale, mentre Chrysler è carente».

E queste alleanze globali riguardano anche la componentistica? «Sì, anche se poi Magneti Marelli, del gruppo Fiat, o Delphi, della Gm, vendono componenti a tutti, non più solo alla casa madre e, sul piano delle alleanze, si muovono autonomamente. Comunque sinergie ce ne sono. Per esempio, Daimler e Chrysler hanno i loro fornitori e, se vanno in India, possono chiedere loro di seguirli e fare joint venture con società locali. Anche perché quando si ha la massa critica per fare investimenti importanti nei paesi emergenti diventa tecnicamente ed economicamente possibile chiedere a un

svolga il ruolo che le spetta».

Riferendosi alle sole cifre dei comparti auto, l'intesa Fiat-Gm significherebbe quasi 8 milioni di auto prodotte e porterebbe il nuovo gruppo nettamente al primo posto nel mondo, mentre l'accordo con Daimler-Chrysler porterebbe il totale delle auto prodotte a 5,5 milioni, più o meno al secondo posto.

Al. G.



Internet non riguarda le economie di scala. Non c'è bisogno di grandi risorse

L'alleanza con gruppi come Gm o Chrysler, vorrà dire che Fiat non sarà più padrona di se stessa? «È pacifico che non sarà più lei a

comandare. Anche se poi, fatto l'accordo, bisognerà vedere concretamente quanto verrà coinvolta nel sistema decisionale. D'altra parte l'intesa con Ford, a suo tempo, saltò proprio per questo».

Ma quale partner vede meglio al fianco della Fiat?

«Per me Daimler-Chrysler, sul piano della complementarità, sarebbe la scelta migliore».

Perché?

«Le famiglie di prodotti possono integrarsi tra loro, perché Daimler è forte nelle vetture di gamma alta, Chrysler nei van e in quelle di fascia intermedia e Fiat nelle auto piccole. Poi è possibile un ottimo accostamento sui mercati, perché Chrysler è forte negli Usa, la Fiat nell'Europa del Sud e Mercedes in tutto il mondo. Inoltre sui mercati emergenti il vantaggio è comune perché i tre insieme fanno più massa critica sugli investimenti».

