

Roberto Rossi

LA CRISI del Lingotto

Giornata drammatica in Borsa, influenzata dalla caduta dei mercati internazionali. Ma in Italia pesa la situazione difficile del gruppo industriale di Torino

Da quando l'azienda ha rinviato l'assemblea il mercato ha cominciato a martellare pesantemente il titolo. Ieri è passato di mano l'8% del capitale

La Fiat affonda, Montezemolo tace

Il titolo sospeso per eccesso di ribasso. Tensione con le banche. Marchionne: raggiungeremo gli obiettivi

MILANO «Confermiamo l'impegno a raggiungere gli obiettivi finanziari fissati nel luglio 2004 e ribaditi a febbraio 2005 relativi alla performance del gruppo nel periodo 2005-2007». Non è bastata neanche la rassicurazione dell'amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne, con una dichiarazione stampa nel primo pomeriggio, per portare la calma e fare in modo che le vendite in Borsa non travolgeranno il titolo.

Perché è questo quello che è successo durante la giornata di ieri. In Piazza Affari Fiat ha toccato i minimi storici. Scambi intensissimi, l'8% del capitale passato di mano, le azioni crollate dell'11%, sospese per eccesso di ribasso, per poi risalire e chiudere, dopo l'intervento di Marchionne, a meno 4,41% a 4,795 euro.

Se l'amministratore delegato ha dovuto prendere carta e penna nessuna parola è arrivata invece dal presidente Luca Cordero di Montezemolo. E dire che Fiat ne ha più che bisogno. Da quando il Lingotto ha rinviato (venerdì 8 aprile) a data da destinarsi l'assemblea dei soci per problemi tecnici (un programma di approfondita revisione del sistema di corporate governance, secondo la società) il mercato ha cominciato a martellare pesantemente il titolo. Il sospetto era che la motivazione fosse qualcosa di più interessante. Le speculazioni degli ultimi giorni hanno ruotato sempre attorno al prestito convertendo da 3 miliardi, che secondo alcune voci sarebbe oggetto di negoziazione con le banche.

Nel comunicato Marchionne ha però smentito. «Le voci - si legge nella nota - riguardanti eventuali modifiche del prestito conver-

Smentite le voci riguardanti eventuali modifiche del prestito convertendo da 3 miliardi



L'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne con il presidente Luca Cordero di Montezemolo. Foto di Francesco Del Bo/Ansa

IL PRESTITO ALLA FIAT		
Istituto	Milioni di euro	Quota %
BANCA DI ROMA CAPITALIA	325	10,80
INTESABCI	650	21,70
SANPAOLO IMI	400	13,34
UNICREDITO ITALIANO	625	20,80
BANCO DI SICILIA CAPITALIA	100	3,30
BNL	300	10,00
MONTE DEI PASCHI DI SIENA	250	8,30
ABN AMRO BANK	150	5,00
BANCA TOSCANA MPS	50	1,67
BNP PARIBAS	150	5,00
TOTALE	3.000	100,00

P&G Infograph

tendo di 3 miliardi di euro sono del tutto infondate. Il gruppo non richiederà nessuna variazione dei termini dell'accordo e la conversione avrà luogo, come concordato nel 2002, nel mese di settembre di quest'anno». Se il prestito dovesse venire convertito, per Fiat significherebbe il beneficio di un aumento di capitale da 3 miliardi di euro che assegnerebbe automaticamente alle banche, prese tutte

insieme, il ruolo di maggiore azionista con il 28% circa del capitale, mentre la famiglia Agnelli, che oggi ha il 30%, si diluirebbe al 22%. Un'ipotesi che certo non piace agli istituti di credito disposti a rinegoziare.

Dubbi sono stati avanzati anche sullo stato dei conti dopo le magre prestazioni nel primo trimestre. Le agenzie di rating che monitorano l'azienda sono caute.

Quella di ieri, secondo Standard & Poor's, è «una reazione del mercato» dopo le cattive notizie sulle immatricolazioni del gruppo in Europa a marzo. «Una nota abbastanza positiva per il rating di Fiat è che non ci sono problemi di liquidità nel futuro immediato» considerando i ricavi dalla vendita di Iveco Finance e l'incasso di 1,55 miliardi di euro previsti dall'accordo con General Motors.

Almeno per ora la situazione finanziaria di Fiat sembra quindi sostenibile. Anche se Fiat deve fare i conti con i bond in scadenza da qui all'anno prossimo e che ammontano a 3,4 miliardi. Considerando anche un ipotetico consumo di cassa (cash burn) pari a 1 miliardo l'anno, il Lingotto non dovrebbe avere particolari problemi, se, come sostenuto dall'azienda, in cassa ci sono 6,8 miliardi.

E tutto sembra filare liscio anche con Gm. «I colloqui con General Motors - ha ribadito Marchionne - relativi al perfezionamento dell'accordo sull'opzione put e delle alleanze industriali

procedono come previsto. La conclusione, con il pagamento dei 550 milioni di euro rimanenti, è attesa entro il 13 maggio prossimo». Inoltre, «il trasferimento del diritto di proprietà intellettuale relativa ai motori diesel e della proprietà del 50% dello stabilimento di motori polacco avverranno soltanto dopo il pagamento finale».

Eppure, nonostante tutto questo, le preoccupazioni per l'azienda torinese restano alte. Dopo tutto l'esempio dell'inglese Rover, avviata al fallimento dopo il definitivo abbandono dei cinesi di Saic, è recente e scotta. C'è anche, tra gli operatori di Borsa, chi non esclude in prospettiva il fallimento anche per Fiat. «Il crollo di certo non dipende dal calo delle immatricolazioni registrato a marzo (6,2% la quota di mercato europea di Fiat dal 7,2% del 2003) - ha detto un analista che ha preferito l'anonimato -. Non capisco chi si attendeva numeri diversi: i clienti aspettano i nuovi modelli che saranno pronti in autunno».

Entro il prossimo 13 maggio è atteso da parte di Gm il pagamento dei rimanenti 550 milioni di euro

Riparte la bagarre attorno al Corriere

Nuovo rastrellamento di azioni Rcs. Il Lingotto sarà costretto a vendere la sua partecipazione?

MILANO Anche se Diego Della Valle ha assicurato che in casa Rcs «è tutto a posto», con l'avvio della settimana è ripreso il rastrellamento di azioni Rcs MediaGroup in Piazza Affari. Ieri il titolo della società che controlla il *Corriere della Sera* è di nuovo salito dell'1,18% a 4,96 euro.

Dopo una breve pausa, gli acquisti e le speculazioni sono tornate in forze, di riflesso anche della crisi della Fiat. Le difficoltà di Torino, secondo alcuni osservatori, rendono più probabile nel prossimo futuro l'uscita della Fiat dal gruppo Rcs in cui detiene circa il 10%. Oltre a queste considerazioni, continuano gli acquisti degli immobilizzatori che, dopo esser stati criticati sul Sole 24 Ore da Ferruccio De Bortoli, sono stati difesi dal Messaggero di Franco Caltagirone, immobilizzatori inte-

ressato alla partita Rcs. Questo nonostante la presa di posizione di alcuni soci del Patto che hanno escluso nuovi ingressi nel sindacato che blinda quasi il 60% del capitale. Il banchiere Giovanni Bazzoli era stato il più categorico. «Non sono in vista ulteriori cambiamenti» aveva detto il presidente di Banca Intesa, nel patto di sindacato con Mittel (1,2%).

A Bazzoli si sono uniti anche Marco Tronchetti Provera, numero uno di Telecom e Carlo Pesenti, amministratore di Italcementi. «C'è un sindacato solido, che ha degli azionisti solidi, che non ha ricevuto nessuna richiesta di ingresso e non ha bisogno che nessuno entri. Quindi il problema non si pone», è stata la presa di posizione Tronchetti Provera, presidente di Pirelli. Stesso tenore per Pesenti. «Non vedo grosse possibilità di muta-

menti significativi degli scenari».

Nel gruppo di azionisti forti non fanno parte due immobilizzatori romani come Francesco Gaetano Caltagirone e Stefano Ricucci, a detta di molti operatori, due dei maggiori protagonisti dei rastrellamenti degli ultimi giorni. In special modo Ricucci, che ha dichiarato di avere sopra il 5% della società, è accreditato di essere prossimo alla soglia del 10%.

Dietro la crescita di Ricucci e di altri rimasti nell'ombra, si parla anche del finanziere Romain Zalesky, c'è la possibilità di uno stravolgimento dell'attuale equilibrio azionario formato da quindici soci. In particolare si è ipotizzato che la società amministrata da Vittorio Colao possa esser fatta oggetto di un'offerta di pubblico acquisto. Una voce che si è confusa con quella della formazione di un

contropatto di blocco capace di preparare il ribaltone. Un contropatto che in prima fila Salvatore Ligresti, che ora detiene circa il 5% della società, e Cesare Geronzi, presidente di Capitalia, entrato nella stanza dei bottoni il luglio scorso. Il tutto con la benedizione di Silvio Berlusconi che ha 2,2 miliardi di euro da investire dopo la vendita del 16,8% di Mediaset da parte di Fininvest.

Molta attesa è per l'assemblea del gruppo, il 4 maggio. In quella data non solo si avrà un nuovo consiglio di amministrazione - che vedrà l'ingresso di John Elkann (Fiat), Gabriele Galateri (Mediobanca), Paolo Merloni e Piergaetano Marchetti, il presidente di Rcs Quotidiani che assumerà come previsto la presidenza dell'intero gruppo - ma si conosceranno le vere forze degli schieramenti di Rcs.

la nuova concorrenza

È in arrivo un bastimento carico di auto cinesi

Giampiero Rossi

MILANO «Sulla topolino amaranto si sta ch'è un incanto nel quarantasei», canta Paolo Conte. E chissà che a un cantautore del futuro non tocchi rievocare con nostalgia le emozioni di giovani neopatentati che nell'Italia del primo decennio del duemila si sono conquistati la libertà a bordo di una «Happy Emissary» color pistacchio di produzione cinese. Certo, il nome non sarà poetico quanto quello della mitica Topolino, il design non raggiungerà la grazia della Cinquecento, le prestazioni non riusciranno mai a battere la 127 dei bei tempi.

Ma i cinesi della Faw-Hongta Yunnan Automobile si propongono di offrirgli agli automobilisti italiani a un prezzo seducente: 4.000 euro. Una sorta di Swatch delle quattro ruote, un'Ikea semovente (che fortunatamente viene conse-

gnata già montata), un Mc Donald's della mobilità. Ma comunque non si tratta più di un oggetto misterioso o fantascientifico soltanto teorizzato dai soliti pessimisti che tirano in ballo «i cinesi» per paventare scenari da incubo per i nostri mercati: l'utilitaria da 4.000 euro esiste ed è già in Italia, esposta dalla Dr Automobiles Groupe di Macchia di Isernia, in Molise. Sebbene non possa offrire proprio tut-

In Europa sta iniziando la stagione dell'auto usa-e-getta. La Happy Emissary costerà solo 4mila euro

to quello che ormai anche le piccole automobili europee possono mettere in vetrina, si tratta pur sempre di una vettura non sgradevole nel design, 1.000 di cilindrata, con tanto di alzacristalli elettrici e aria condizionata. Però costa la metà di una Panda.

Non è ancora stata omologata, e le difficoltà per questo decisivo passaggio tecnico non sono poche. Ma rappresenta la testa di ponte di un'industria - quell'automobile made in China - che preme per sbarcare in Europa e aggredire un settore che è già alle prese con una crisi pesante, che in Italia tocca la sua massima punta con l'agonia della Fiat. In Cina, infatti - dove nel frattempo persino la Ferrari ha ritenuto opportuno coltivarsi una nicchia del crescente mercato del lusso - i produttori di automobili sono almeno 200 (che soltanto nel 2004 hanno sfornato dalle catene di montaggio 2.300.000 vetture, con un in-

cremento del 14%) e più d'uno scalpita per sfondare nel Vecchio Continente. In pole position, appunto c'è la Faw che già bussa alle porte di Bruxelles per ottenere i timbri necessari per entrare nelle vetrine dei concessionari. Anche perché nella grande madrepatria le vendite non stanno andando a gonfie vele: dopo una crescita costante negli ultimi dieci anni, il 2005 ha riservato una contrazione di mercato del 10%, motivo in più per guardare fuori dal pur ampio giardino di casa.

Ma alle sue spalle si sta muovendo con decisione anche la Shanghai Motor Corporation, produttrice della Chery, che l'anno scorso ha venduto solo 80.000 pezzi e che sembra più scatenata nella corsa ai mercati occidentali, con una rete di vendita che in 25 paesi, fabbriche in Iran e un appuntamento già fissato, nel 2007, con la piazza statunitense con una gamma di cinque modelli di piccole dimensioni, dove punta a

vendere 250.000 unità all'anno. La differenza, per ora, rispetto alla Faw sta nel fatto che la Shanghai Motor si è messa a produrre auto già pensate per noi viziati dell'ovest. Ma ciononostante, secondo quanto si attendono preoccupati i concorrenti americani, il prezzo potrebbe essere almeno del 30% inferiore ai modelli analoghi prodotti in occidente, mentre la garanzia per il cliente potrebbe arrivare addirittura a 10 anni o a 100.000 miglia (oltre 160.000 km). Insomma, circolano già indiscrezioni sufficienti a far serpeggiare un certo nervosismo non soltanto a Detroit, capitale dell'automobile Usa, ma anche in Giappone, perché è evidente che la concorrenza orientale minerà le posizioni faticosamente conquistate dalle utilitarie del Sol Levante in Europa.

E a Torino è tutto tranquillo? Ovviamente no, perché a prescindere dalle velleità cinesi, al Lingotto i motivi di preoccupazione non man-

cano. Ma di fronte all'ipotesi di dover competere con un'utilitaria da soli 4.000 euro il management torinese ostenta sicurezza: agli italiani non piacerà, dicono convinti, perché in fin dei conti quando si tratta di scegliere l'automobile il prezzo non è l'unico criterio. Sarà. Ma intanto la stessa Fiat avrebbe cercato un'intesa con la Saic, cioè il terzo produttore d'auto cinese. Non solo: mentre anche il colosso automobil-

Mille di cilindrata, alzacristalli elettrici, aria condizionata. Ed è già tutto pronto anche per lo sbarco negli Usa

stico indiano Tata si affaccia con il progetto di una vetturola da 1.000 euro ancora lontano dalla esportabilità alle nostre latitudini, le stesse grandi industrie europee delle quattro ruote stanno investendo nella direzione del low cost. La Renault preme sull'acceleratore della «Logan», fabbricata in Romania, e la Volkswagen sta già facendo un abbondante rodaggio proprio in Cina con la Santana, prodotta in joint venture insieme alla Faw.

Almeno per un po' di tempo ancora la concorrenza cinese potrebbe essere tenuta a bada. Un po' per effetto dei parametri tecnici (che implicano un lievitare dei costi), un po' perché la rete distributiva non potrà alienarsi a cuor leggero il rapporto con i grandi marchi tradizionali, un po' perché occorrerà del tempo per superare anche la barriera di diffidenza dei consumatori. Ma i tempi per l'auto usa e getta non sono più lontanissimi.