

L'altra faccia Nasce un leader globale da 25,8 miliardi di ricavi e che capitalizza quasi il doppio dell'auto

# Lingotto Ultima fermata prima di Wall Street

Martedì il sì alla fusione di Industrial con Cnh, prova generale del matrimonio Fiat-Chrysler

DI RAFFAELLA POLATO

**C**ome dicono in Borsa: compra sulle scommesse, vendi sui fatti. Succede spesso. È successo anche a Fiat Industrial. Sì, su, su sino a che la fusione con Cnh era ancora un *work in progress*. Chi, rispetto ai massimi di 9,80 euro toccati a fine gennaio, mano a mano che arrivavano prospetti, autorizzazioni, convocazioni di assemblea.

13 FEBBRAIO 2013

Adesso, complice pure un primo trimestre 2013 inferiore alle attese, siamo attorno a quota 8,60. Adesso, però, siamo anche alla parte conclusiva del processo di *merger*. Domani gli azionisti di Industrial si vedranno per l'«ultima volta» al Lingotto: convocati per dare il via libera (scontato) all'incorporazione e dunque l'addio alla vecchia (ma non troppo) struttura societaria. Poi, tra un paio di settimane, toccherà agli americani (per supporto industrial-borsistico, visto che la quasi totalità delle azioni è invece da anni di proprietà torinese). E a quel punto, completato il cerchio con l'ok di Cnh, New Holland sarà fatta: mancheranno solo i passaggi e i tempi tecnici perché il «nuovo» gruppo, che nel frattempo cambierà Fiat dalla ragione sociale per diventare Cnh Industrial, parta, approdi alla quotazione a Wall Street, mantenga a Piazza Affari una presenza di fatto solo di bandiera.

Nell'economia globale va così. Una cer-

**È la prima partecipazione di Exor: in Borsa il gruppo vale già 10,5 miliardi, l'auto si ferma a 6,8**

ta Italia borsistica può lamentarsene perché perde uno dei propri emblemi manufatturieri e tecnologici e sa, oltretutto, che questo non è che un antipasto: prova generale in grande stile di quanto, nel giro di un anno (al massimo), Sergio Marchionne e John Elkann replicheranno con «il» simbolo per eccellenza. Ossia l'auto. Ossia Fiat-Chrysler. Ma una certa Italia, non solo borsistica, dovrebbe allora — o prima ancora — lamentarsi delle cause e fare una volta per tutte qualcosa per rimoverle.

Non lo dicono apertamente, per ovvie ragioni, ma sono in molti i capitani d'industria (anche quotati, anche dell'Fisemib) che l'idea di seguire la stessa strada l'hanno in testa. E dunque: stupirsi del fatto che un gruppo globale cerchi anche nei canali di finanziamento mercati globali

non sarà rappresentato solo da un'unica società ma anche da un unico titolo, è già un *top player* globale nel settore dei cosiddetti *capital goods*.

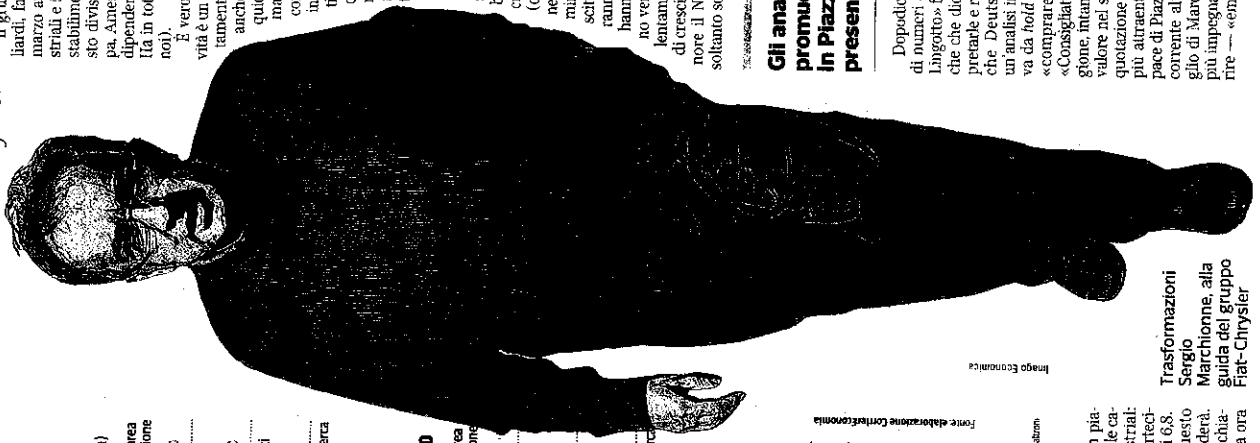
13 FEBBRAIO 2013

Il gruppo produce ricavi per 25,8 miliardi, fa utili netti per quasi uno, a fine marzo aveva 2,5 miliardi di debiti industriali e 5,1 di liquidità disponibile. Ha 64 stabilimenti nel mondo (14 in Italia, il resto diviso in modo equilibrato tra Europa, Americhe, Asia). Da lavoro a 68 mila dipendenti (un quinto nel nostro Paese), l'fa in totale 49 centri di ricerca (dieci da noi).

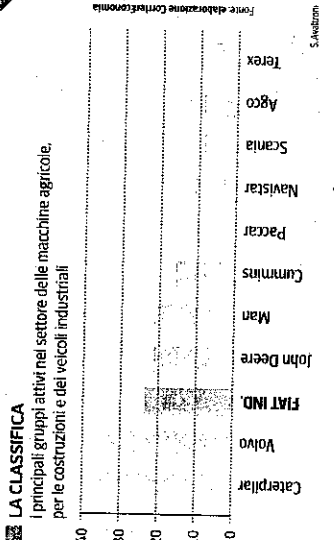
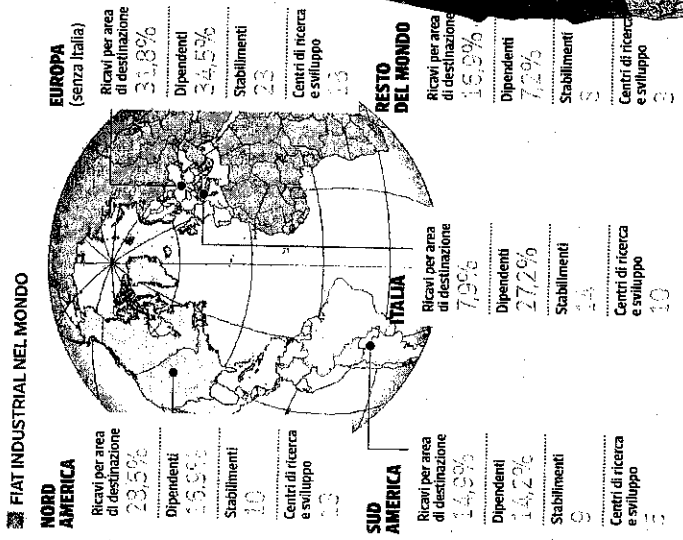
È vero, nel primo trimestre 2013 l'attività è un po' rallentata (per tutti). L'indebitamento è leggermente salito (effetto anche dei nuovi investimenti), la liquidità è scesa in parallelo (ma rimane elevata). Anche questo ha contribuito alla frenata del titolo in Borsa. E tuttavia la carta d'identità *global* di Industrial conferma che il gruppo è uno dei leader mondiali nei mezzi pesanti e relativa motoristica: terzo in assoluto dietro Caterpillar e Volvo, primo nelle macchine da costruzione, secondo in quelle per l'agricoltura, terzo nei veicoli industriali. È *top player* in Brasile e ben posizionato per un ulteriore crescita in Russia, India, Cina (dove Iveco fa la parte del leone). I «bric» staranno anche cominciando a pagare la crisi da crescita, i loro modelli di sviluppo stanno entrando in crisi, i nodi che hanno accumulato negli anni staranno venendo al pettine. Ma il loro rallentamento significa comunque tassi di crescita che l'Europa, e in misura minore il Nord America, possono ancora soltanto sognare.

**Gli analisti finanziari promuovono il gruppo. In Piazza Affari una presenza solo di bandiera**

Dopotiché, certo: messa così, a elenco di numeri e dati, la fotografia dell'«altro Lingotto» fa un po' «altaleno». O statisti- che che dicono tutto e niente. Può inter- prestare e rendere l'idea, allora, la pagella che Deutsche Bank ha compilato in un *analysis* in cui, un paio di mesi fa, al- zava da *hold a buy*, dunque da «tenere» a «comprare», il giudizio su Industrial. «Consigliata» ai suoi clienti per questa ragione, intanto: «È uno dei pochi *player* di valore nel settore». E, con la fusione e la quotazione a Wall Street, «sarà ancora più attraente e trasparente». Con buona pace di Piazza Affari e del nazionalismo a corrente alternata. Con legittimo orgo- glio di Marchionne & Elkann. Pronti alla più impegnativa: — e difficile da far digerire — «omnipresenza» Fiat-Chrysler.



Trasformazioni Sergio Marchionne, alla guida del gruppo Fiat-Chrysler



**LA CLASSIFICA** I principali gruppi attivi nel settore delle macchine agricole, per le costruzioni e dei veicoli industriali

business non stiamo di sicuro su un piano inferiore. Al contrario. Guardate le capitalizzazioni di Borsa. Fiat Industrial: 10,5 miliardi (ed è infatti la prima partecipazione di Exor). Fiat SpA: attorno ai 6,8. Domani, in assemblea, tutto questo Marchionne probabilmente lo ricorderà. Il gruppo che da adesso in avanti si chiamerà Cnh Industrial, e che rispetto a ora

Corriere Finanziario 8-7-2013