



Mercoledì  
11 Marzo 2015

GLI SPECIALI DI AVVENIRE

# AUTO & MOTORI

Salone di Ginevra 2015

Pagine a cura di Alberto Caprotti

17

## La fusione dell'auto ora scalda i motori

DI ALBERTO CAPROTTI  
NOSTRO INVIATO A GINEVRA

**«S**olo sei Gruppi sopravviveranno alla crisi dell'auto: uno statunitense, uno tedesco, uno franco-giapponese con una possibile ramificazione in Usa, uno in Giappone, uno in Cina, e infine resterebbe spazio per un altro soggetto europeo...». Era definitiva e spiazzante la previsione di Sergio Marchionne, datata dicembre 2008. Ma probabilmente profetica. Questo infatti disse l'amministratore delegato della Fiat ad "Automotive News", prevedendo un consolidamento spietato, che avrebbe lasciato in vita non più di sei grandi costruttori. «Le compagnie potranno sopravvivere solo con una produzione superiore ai cinque milioni e mezzo di auto l'anno - diceva Marchionne -. Questo mercato cambierà completamente, non può continuare ad andare avanti come in passato, l'indipendenza in questo settore non è più sostenibile...».



Sei anni dopo, grazie ad un mirabile matrimonio di interesse costato 3,6 miliardi di dollari, Chrysler è stata salvata da Fiat e viceversa, Nissan e Renault insieme scalano le classifiche delle vendite, Kia e Hyundai accoppiate sono diventate un colosso, e nessun costruttore può più permettersi strategie autonome in uno scenario sempre più globale, dove il primo produttore mondiale detiene solo poco più del 10% del mercato. Intanto la grande crisi dell'auto sembra finita e anche l'Europa, a lungo tallone d'Achille del mercato, si è risolleata. A gennaio le immatricolazioni sono cresciute del 6,2%, a 1 milione e 28.000 vetture. E l'Italia con il suo +13,2% di crescita a febbraio è tra i Paesi che maggiormente sta contribuendo a questo risultato. Dati "viziati" quelli di casa nostra, perché le immatricolazioni che salgono sono sempre e solo quelle delle auto a noleggio e non quelle dei privati e quindi delle famiglie, ma la ripresa sembra a portata di mano. Anche Marchionne pare crederci, tanto che, «se confermata - ha detto lunedì scorso al Salone di Ginevra - potrebbe far tornare in utile anche i conti europei del Gruppo». Ma il vecchio tarlo dell'uomo del maglione continua a scavare la sua convinzione, secondo la quale l'unica via per lasciarsi definitivamente alle spalle la crisi è quella di fondersi con altri. «Chi compra e chi si fa comprare, è un discorso secondario», ha ribadito Marchionne. «Le concezioni del passato sono preistoria, non serve una logica di servo e padrone. Servono fusioni nel senso di cooperazione e sviluppo industriale...».

Economie di scala, ottimizzazione delle spese e degli investimenti, vetture sempre più uguali tra loro e prive di originalità, ma al tempo stesso tecnologicamente livellate verso l'al-

to: questo è il presente e il futuro dell'automobile che dunque va verso un inevitabile consolidamento mondiale. A Ginevra in questi giorni, al di là delle occhiate distratte alle novità di prodotto che in questo momento sembrano addirittura secondarie rispetto alle vere questioni sul tappeto, era questo l'argomento più discusso. Al punto da generare un botta e risposta indiretto tra Marchionne e l'amministratore delegato del Gruppo Volkswagen, Martin Winterkorn. «Non so se si vada veramente verso altre fusioni. E nemmeno, nel caso accadesse, chi riguarderanno - ha

affermato il manager tedesco -. L'unica certezza è che nessuno comprerà mai noi...». Resta chiaro che quello in corso è un

sottile gioco a distanza tra colossi, nel quale due avversari, che si rispettano e ammirano a vicenda e che potrebbero un giorno diventa-

re alleati, si studiano e si punzecchiano. «Con Winterkorn - ha detto Marchionne - parlo spesso, loro sono bravi. Sono disposto a collaborare con Volkswagen quando vuole, ma uno scenario in cui Volkswagen sia acquistata da altri non è affatto impossibile. Se l'obiettivo è creare qualcosa di valore nel tempo, non ha importanza chi compra chi. Lo abbiamo visto nel caso della Chrysler per cui non c'è stato nessun servo e nessun padrone, ma

solo un forte spirito di collaborazione reciproca». Interessante, a questo punto, pur trattandosi al momento di un'ipotesi ancora lontana dai fatti, sarebbe provare a calcolare i termini economici di un'operazione del genere, e lo scenario da cui originerebbe. Finora infatti le partnership, di Fiat prima e di FCA poi, con altri gruppi non sono andate oltre la collaborazione industriale su specifici modelli. È accaduto con Suzuki per la Sedici, il piccolo fuoristrada che sopravvive a un evidentemente carenza nella gamma della vecchia Fiat. Accade oggi con Mazda per un coupé che originariamente avrebbe dovuto essere l'erede del Duetto.



Martin Winterkorn, ceo di Volkswagen. A sinistra, l'ad di FCA Group, Sergio Marchionne

Ora lo scenario è cambiato, come le dimensioni dei marchi e l'appetibilità degli stessi. Lo stesso Marchionne a Ginevra ad esempio ha definito Mercedes «per certi versi un partner ideale per noi, e per certi versi no». Restano poi in piedi possibili alleanze con il Gruppo PSA che consentirebbero a FCA di sfondare sul mercato cinese, ma secondo gli analisti le sovrapposizioni tra le gamme di prodotto e il protezionismo del governo di Parigi rischierebbero di rendere molto complicata questa operazione. Rimane infine possibile la riapertura del dossier Opel, quello abbandonato nel 2009 per l'opposizione dei politici e dei sindacati tedeschi.

Assai più affascinante (ma anche complessa) invece pare l'ipotesi che sia Volkswagen ad assorbire FCA. Probabilmente il nuovo gruppo nato dall'alleanza tra Torino e Detroit sarebbe troppo grande da annettere anche per il gigante tedesco. E anche l'ipotesi, suggerita dalla stampa di Berlino, di uno scorporo di Chrysler per cederla a Wolfsburg andrebbe contro tutto il lavoro di integrazione fatto negli ultimi cinque anni dal Lingotto. Resta il fatto che l'operazione, in un modo o nell'altro, varrebbe una quarantina di miliardi: oltre 10 solo per i brand Ferrari e Maserati, quasi altrettanti per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Chrysler, cui andrebbero aggiunti i debiti di FCA e i miliardi immobilizzati nei fondi pensionistici dei dipendenti. Fantascienza? Chissà...



### Le cifre

13,2%

A febbraio, secondo i dati del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, sono state immatricolate 134.697 autovetture, il 13,2% in più dello stesso mese del 2014, grazie in particolare al segmento dei crossover (+57%) e delle station wagon (+36,8%). Da inizio anno il totale delle consegne è pari a 266.555 unità, con un incremento del 12,26% rispetto allo stesso periodo del 2014.

57,3%

Sono 36.486 le auto vendute alle società di noleggio a febbraio (+45% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso). Le vendite ai privati, invece, hanno fatto segnare una crescita marginale, solo il 5,2%, ovvero, come fa notare l'Unrae, una sola vettura venduta in più per concessionario. E infatti, la quota di mercato dei privati sul totale dell'immatricolato scende al 57,3%.

9,9

Toyota (come marchio) continua ad essere l'auto più venduta al mondo ma a livello di Gruppo, nel 2014 per la prima volta nella storia Volkswagen ha superato i giapponesi nella classifica mondiale dei Costruttori. Il colosso di Wolfsburg, ha venduto 9,9 milioni di auto, mentre la rivale asiatica si è fermata a quota 9,8 davanti a GM (8).

### Il gruppo FCA

A Ginevra la versione europea della 4C Spider, nuovi motori e qualche versione limitata di Panda e 500. In attesa delle novità del Biscione

### Con Alfa all'orizzonte, Fiat si concede le speciali

**A**l Salone di Ginevra il Gruppo FCA riprende fiato dopo le energie spese per il lancio della Jeep Renegade e della Fiat 500X, mentre si prepara a scattare nuovamente nella

seconda parte dell'anno. A partire dal prossimo giugno infatti molte delle forze saranno impegnate nella presentazione dell'attesissima nuova Alfa Romeo media a trazione posteriore, il successivo debutto della 500 restyling e il probabile, ma ancora non confermato, arrivo della spider due posti su base Mazda per la fine dell'anno. Nel frattempo FCA ha comunque molto da mostrare alla fiera svizzera, iniziando dalla versione europea della 4C Spider, che aveva già debuttato al Salone di Detroit e introduce alcuni aggiornamenti che vengono recepiti anche dalla berlina. Le altre due novità riguarda-

no proprio la coppia di SUV compatte prodotte a Melfi: su entrambe debutta un nuovo accoppiamento motore-trasmissione basato sul 1.4 MultiAir. Sulla Fiat 500X ha 140 CV, la trazione anteriore e il cambio a doppia frizione a 6 rapporti, mentre sulla Jeep Renegade ha 170 CV - già disponibile - la trazione integrale e la trasmissione automatica a 9 marce. Rimanendo a Torino troviamo la 500 declinata nell'inedito allestimento Vintage '57, un tributo al modello originale caratterizzato dallo stile che richiama alcune peculiarità della vettura storica. Inoltre a Ginevra c'è la Panda K-Way, nata dalla collabora-

zione tra Fiat e il marchio dell'abbigliamento anti-pioggia, un modello che ha nella personalizzazione il suo cavallo di battaglia con venti combinazioni cromatiche diverse ottenute incrociando tinte di carrozzeria ed elementi esterni, come gli specchietti e i coprimozzi che si possono scegliere tra quattro colori. Lo stand Fiat si completa, infine, con il nuovo Doblò nell'inedita versione Trekking che adotta di serie il sistema Traction+ che incrementa la motricità della vettura su terreni a scarsa aderenza. Tornando in casa Alfa Romeo troviamo le due nuove serie speciali della Giulietta e della MiTo. La prima, chiamata

"Collezione", si posiziona al top della gamma, con una caratterizzazione estetica dedicata e un allestimento interno particolarmente completo; ma sulla media del Biscione debutta anche il nuovo 1.6 Multijet da 120 CV che ha un consumo medio di 3,9 l/100 km. Molto simile nei contenuti, ma diverso nella realizzazione, è l'allestimento della MiTo Racer che si rivolge a un cliente attento ai dettagli. Lancia infine espone la Ypsilon 30th Anniversary, che celebra quattro generazioni di piccole chic (Autobianchi Y10 compresa) e oltre 2,7 milioni di unità vendute in tutta Europa. (F.S.)

**»** Sull'Alfa Romeo stiamo giocando una grandissima partita: mancano meno di quattro mesi al lancio della nuova Alfa, che verrà presentata il prossimo 24 giugno. Ma non sono sicuro che si chiamerà Giulia  
Sergio Marchionne,  
ad Fiat Chrysler Group

