



LiberoEconomia

Accordo tra Chrysler, Bmw, Intel e Mobileye per lo sviluppo dell'auto a guida autonoma

Pressing su Gm per non lasciare Fiat ai cinesi

Pechino smentisce l'interesse su Fca ma il mercato scommette sull'aggregazione. Trump tenta di arginare l'avanzata d'Oriente e potrebbe convincere General Motors a puntare sull'azienda guidata da Marchionne



I numeri uno di Gm, Mary Barra (a sinistra) e Fiat Chrysler, Sergio Marchionne (a destra) da Trump lo scorso gennaio



Panino e listino

L'euro contro il dollaro fa sul serio e può sfondare quota 1,23

BUDDY FOX

«Io me la ricordo l'estate felice, era fatta di operai che andavano al mare quel giorno d'agosto, tutti... città deserte, per il pane dovevi andare in centro... i francobolli e le cartoline -tanti saluti dal mare- spedite sempre l'ultimo giorno, quando il francobollo aveva un sapore ancora più amaro, perché la vacanza era finita...» il pensiero è della cara amica Fiorella, un racconto che mi fa ripensare a cos'era l'Estate, ed a com'era la borsa in Estate, nell'afosa e deserta Milano avanti internet.

C'erano i temporali estivi, ci sono sempre stati, c'erano le grandi speculazioni orchestrate in via Filodrammatici che la memoria storica di Nino Sunseri ricorderà sicuramente, c'era la noia che si mischiava con le sorprese, ma non c'era l'ansia spasmodica della notizia o della svolta che porta oggi sempre in un vicolo cieco.

C'era la certezza della stagionalità, si vendeva ai primi tepori di primavera e si ricomprava quando cadevano le prime foglie d'autunno. Oggi non rimangono nemmeno queste certezze, perché quando vedi la borsa salire a maggio e a Ferragosto, capisci che hai ancora molto da imparare. Se vivi sui mercati sarai sempre un alunno, in cattedra non salirai mai. Una lezione impartita anche a Bill Miller leggendario gestore di Legg Mason che in piena bufera 2008 dichiarò «ho iniziato questa professione all'inizio degli anni '80, e non ho mai sperimentato una situazione come quella che sto vivendo», una lezione che gli costò un risultato di gestione di -60% in un anno, riducendo gli attivi del suo fondo, tra perdite e riscatti, da 16 miliardi di dollari a poco più di 4.

Lezioni di mercato. Quella di quest'anno è una borsa che nonostante la salita di inizio anno, corre anche sulle spiagge d'agosto. Un entusiasmo che a Piazza Affari si chiama Fiat, un rialzo alimen-

tato dai venti d'acquisto che provengono da Oriente. Sì, proprio Fiat, lo stesso titolo che a gennaio di quest'anno veniva travolto da un'ondata di vendite (-16% il 12 gennaio) sull'ipotesi di un nuovo scandalo "dieselgate" che molti media paragonarono a quanto accaduto a Volkswagen, arrivando addirittura a insinuare il rischio di insolvenza.

«Un fulmine a ciel sereno» così fu battezzato, Marchionne si affrettò a dichiarare: «Sarebbe stupido da parte nostra commettere un errore del genere». E Marchionne stupido non lo è mai stato, ed è anche per questo che dal suo arrivo in Fiat, io al titolo, ho dato fiducia raccomandando sempre l'acquisto sulle debolezze.

In tutta questa grande confusione, una certezza a cui appigliarsi ancora c'è, ed è nel comportamento dell'uomo, «Wall Street non cambia mai, cambiano le tasche, cambiano le azioni, ma non Wall Street. Perché la natura umana non cambia mai», era così 100 anni fa ai tempi di Livermore, quando si comprava sull'euforia e si vendeva sulla paura, ed è così ancora oggi.

PIAZZA AFFARI: posso credere a un'economia italiana in ripresa, ma non riesco a credere a questo rialzo. Prima voglio vedere Milano sotto 20.000 e poi torno compratore di indice.

FCA: sulla discesa di inizio anno fino quasi a 8 euro, Tamburi, che del titolo è azionista, non si era nemmeno scomodato a commentare gli allarmi, sono sicuro che le avrà considerate le solite scemenze di mercato. Non credo a una FCA made in china, ma sicuramente non lo molo, anzi.

DOLLARO: l'euro sembra fare sul serio, sopra 1,19 si può arrivare a 1,23 e oltre. Nuove neri sopra gli Usa. Wall Street trema?

paninoel listino@gmail.com

UGO BERTONE

Dalla Cina arrivano smentite. Fiat Chrysler tace, approfittando del clamore di un importante accordo tecnologico con Bmw, Intel e Mobileye per lo sviluppo dell'auto a guida autonoma. Ma l'offerta di Pechino, per ora senza padre, continua ad agitare le Borse e a suscitare le prime reazioni sul fronte politico, a Washington ancor prima che in Italia.

Ieri, come già successo lunedì (ma anche a Ferragosto, in quel di Wall Street), i titoli Fiat Chrysler sono stati sotto i riflettori in Borsa tra volumi di scambi crescenti. Al termine della giornata la quotazione ha segnato un rialzo del 2,64% a 10,90 euro. Da lunedì l'incremento è superiore al 10%. Troppo, insomma, per poter parlare di una speculazione estiva basata su ombre cinesi. Per giunta, a nulla sono servite le precisazioni da Pechino: il giornale finanziario Jingji Guancha Bao (Economic Observer) riferisce che Great Wall Motors, Dongfeng, Geely e Guangzhou Automobile (Gac), cioè i gruppi citati da Automotive News, (il sito Usa che ha lanciato la notizia), smentiscono l'interesse per Fca. Ma tanta cautela si spiega in un momento particolarmente delicato delle relazioni tra Pechino e Washington. In questi giorni la Casa Bianca ha ripreso l'offensiva nei confronti delle scorrettezze commerciali cinesi, alzando il tiro contro le presunte violazioni delle proprietà intellettuali, una mossa che ha già suscitato la minaccia di ritorsioni cinesi.

Intanto, dopo i commenti di Donald Trump sulle violenze dei gruppi di estrema destra a Charlottesville, una folta pattuglia di protagonisti del business Usa (7 su 24, per ora) ha deciso di ritirarsi dall'American Manufacturing Committee, il pensatoio voluto dal presidente per alimentare di nuove idee la politica Usa. L'esodito mette Mary Barra, il ceo di General Motors, in una situazione

delicata: retterà al fianco di Trump prestandosi alle critiche crescenti di una parte dell'opinione pubblica? Oppure sfiderà il presidente e, come scrive Automotive News, «gli elettori del Midwest fedeli a Trump che viaggiano sui pick up di Gm?».

Il dilemma di Gm potrebbe pesare sul giudizio di Trump in caso di offerta cinese su Fca. Il presidente, se "tradito" dall'in-

dustria dell'auto potrebbe aprire le porte alle case di Pechino se, come è probabile, offrirono investimenti e nuovi posti di lavoro in Usa.

Altrimenti Trump, che pure dispone del potere di veto sugli investimenti stranieri in Usa potrebbe favorire un ritorno di interesse per il dossier Gm-Fca, finora sdegnosamente respinto da Gm. Purché, naturalmente, trovi conferma l'interesse delle case cinesi che hanno comunque un evidente interesse ad esaminare il dossier: l'eventuale sbarco in Fca, ormai in via di risanamento dal punto di vista dei debiti, presenta un indiscutibile appeal per i big di Pechino che, in un colpo solo, potrebbero entrare sul mercato Usa, su quello europeo ed in Brasile.

Resta la domanda più importante: Exor, ieri in grande ascesa in Borsa, ha intenzione di vendere? John Philip Elkann e Sergio Marchionne per ora hanno detto no, pare, solo per questione di prezzo. Il gruppo, al contrario, ritiene incredibili Alfa e Maerati, possibili ancelle del polo del lusso Ferrari.

Ma, a differenza di Trump, il governo italiano non ha alcun titolo per premere sulle decisioni di un'azienda, Fca che ha sede legale in Olanda, residenza fiscale nel Regno Unito e realizza la maggior parte della produzione e dei profitti in Nord America.

Senza dimenticare che, comunque vadano le cose, Fiat Chrysler, a differenza di Ferrari, è destinata ad essere sempre meno italiana dopo l'uscita a fine 2018 di Sergio Marchionne.

Da nemico a eroe nazionale Sergio incarna il cambiamento che prima nessuno voleva

ROBERTO COTA

La Fiat, o meglio il gruppo Fca, ha raggiunto traguardi impensabili e Marchionne è considerato un eroe planetario. Anche da noi in molti, oggi, si sperticano in elogi, seguono l'onda.

Il fatto è che alcuni dei nuovi sostenitori quando aveva iniziato la sua azione l'avevano criticato, guardato con sufficienza ed anche cercato di ostacolarne le mosse. Marchionne non aveva contro soltanto la Cgil, ma un vasto schieramento di cui la Cgil era solo una componente. Il suo merito, dunque, è stato duplice, da un lato è stato bravo alla guida del gruppo, dall'altro ha avuto la capacità di tenere duro e di fregarsene del sistema (il solito teatrino) e delle sue pseudo regole.

Ha avuto anche la capacità di dettare oltre che le sue regole, anche i suoi tempi. Infatti, ha aspettato e pianificato con pazienza l'uscita dei nuovi modelli non cedendo alle pressioni di tanti che starnazzavano dicendo che era un uomo di finanza ma che non aveva idee sulle auto. L'hanno anche accusato di aver portato la produzione all'estero, ma questo, in realtà, era avvenuto anni prima.

A proposito di vero cambiamento, Marchionne è uno dei pochissimi che l'ha incarnato. Ed è riuscito nella sua missione.