

INTERVISTA

Roland Berger

«Lo scorporo aiuterà l'integrazione con Chrysler»

Beda Romano

FRANCOFORTE. Dal nostro corrispondente

Roland Berger, 72enne fondatore dell'omonima società di consulenza d'impresa e membro del consiglio di amministrazione di Fiat da cinque anni, è in una posizione privilegiata per analizzare quella che un giornale tedesco ha definito una "neue Ära", una nuova era per il gruppo italiano. Il Sole 24 Ore ha raccolto i suoi commenti ieri sera.

Quali sono i motivi per separare la costruzione di auto dalle altre attività industriali del gruppo, come la produzione di trattori, cambi o camion?

Questa decisione ha molto senso. Queste attività hanno cicli diversi, margini diversi, necessità finanziarie diverse, processi decisionali dei clienti diversi. In passato si pensava che la realizzazione del motore fosse la ragione per unirle insieme. Non è più così.

In altre parole, camion e au-

to non vanno più insieme?

Chi è attivo nell'auto si sta concentrando sempre di più sulla sua attività principale. Non è un caso se Renault abbia venduto le sue attività nei mezzi pesanti a Volvo e stia ora vendendo la sua partecipazione nella stessa Volvo. Non so per quanto tempo Daimler, per esempio, vorrà continuare a costruire sia camion che auto. Ciò detto, la scelta di Fiat aiuterà certamente la cooperazione con Chrysler.

In che senso?

Dopo lo scorporo, la collaborazione che è iniziata l'anno scorso avverrà tra due aziende automobilistiche pure, facilitando un'integrazione tecnologica, di ricerca e sviluppo, produttiva, di marketing e distribuzione che potrebbe avvenire più rapidamente che non con una Fiat Auto integrata in un conglomerato industriale.

C'è anche un vantaggio finanziario nell'operazione an-

nunciata ieri?

Absolutamente sì. Finora un azionista Fiat aveva in mano un'azione in un conglomerato enorme molto diversificato, inevitabilmente poco trasparente. Con lo scorporo avrà due azioni in due società più focalizzate, più facili da giudicare. È un'operazione quindi che va a tutto vantaggio degli azionisti, i quali potranno realizzare in relativamente poco tempo valori di borsa molto superiori a quelli di oggi.

Alcuni analisti credono che la separazione tra l'auto e le altre attività industriali possa facilitare nuove alleanze nel settore automobilistico. È così?

Fiat non ha bisogno di nuove grandi alleanze. Sergio Marchionne è amministratore delegato di Fiat e di Chrysler, nello stesso modo in cui Carlos Ghosn guida sia Renault che Nissan. Il suo obiettivo ora è di rafforzare l'investimento in Chrysler e consolidare l'integrazione tra

due società che come dicevo prima sono puri produttori di auto. Magari possono essere utili nuove joint ventures in Cina, in Russia o in India, come sta già avvenendo, ma non vedo la necessità di nuove alleanze alla pari con altre imprese.

Un'ultima domanda più generale: i cambiamenti societari di Fiat giungono in un momento di crisi per il mercato automobilistico. Come giudica le prospettive economiche?

Se guardo ai singoli mercati, quelli più tradizionali non torneranno ai livelli del 2007 se non tra tre-quattro anni. Se guardo invece ai mercati emergenti li vedo crescere molto bene. La somma dei due mi fa pensare a un mercato mondiale in crescita moderata. La Fiat essendo forte nei Bric può crescere più dei suoi concorrenti. E questa crescita, associata alle giuste condizioni politiche ed economiche, rafforzerebbe il tessuto industriale italiano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Vantaggi anche per gli azionisti. La Fiat, forte nei Bric, può crescere più dei concorrenti»



Roland Berger

