

**Svolte aziendali** Oggi il consiglio di amministrazione del gruppo di design d'auto esamina la trimestrale. Atteso il piano industriale

# Pininfarina spera nel modello Volvo

Conti più in rosso del previsto. Andrea punta sulla condivisione dei costi. Come ha fatto in Svezia

DI RAFFAELLA POLATO

**A** inizio anno viaggiava ancora sopra i 27 euro. E forse anche Andrea Pininfarina era un po' perplesso: il gruppo già mostrava ampiamente i suoi affanni (il bilancio 2006 chiuderà poi con 21,8 milioni di perdite), lui era sempre più in azienda e ormai da un pezzo aveva cominciato a diluire gli impegni in *Confindustria* (dove fino a non molto tempo prima erano in molti a vederlo prossimo presidente), al suo fianco negli uffici di Grugliasco stava per esordire un direttore generale voluto proprio a scopo ristrutturazione (definita, con termini più soft, «piano industriale»). Chiamarli segnali è poco. Eppure la Borsa se ne andava imperterrita al rialzo. Anzi: c'erano report e analisti che restavano fissi su un target di 30 euro. Fino a che, dopo la prima trimestrale (di nuovo in perdita, ma non molto al di sopra di quella 2006), iniziano le prime correzioni. Che diventano valanga da settembre, quando la semestrale porta il «rosso» a 21,2 milioni. A quel punto nemmeno la riduzione dell'indebitamento netto (88 milioni dai 131 di marzo) aiuta ad arginare. Minimo dopo minimo, il titolo vale oggi meno di 10 euro. Se Pininfarina era perplesso nei giorni in cui Piazza Affari ignorava la crisi, dice chi lo conosce bene, altrettanto dev'esserlo oggi. Per ragioni opposte, chiaro: un crollo così, in verticale, tutto di colpo?

A Grugliasco, in quella cintura torinese dove ha sede il gruppo che rimane re dei designer automobilistici mondiali, nessuno nega che il tunnel sia buio e l'uscita più lontana (e faticosa) del previsto. Nè si fanno scudo di reazioni borsistiche giudicate comunque eccessive. Si attrezzava però Andrea, cinquant'anni, ingegnere, l'uomo che oggi guida l'azienda dopo il padre Sergio e dopo il nonno Battista «Pinin», il fondatore. E che deve portarla fuori dalle secche. Sa che, a breve, non avrà notizie tanto buone da far invertire la

rotta alla Borsa: oggi si riunisce il consiglio d'amministrazione e l'ultima trimestrale non dovrebbe fare altro che confermare il trend. Vale a dire che, per fine esercizio, non cambiano le previsioni: altri passi avanti sul fronte della riduzione del debito, ritorno in positivo del margine operativo lordo (com'era peraltro già accaduto nel primo semestre), ma alla fine conti ancora in rosso. Più o meno in linea con le perdite accumulate fin qui.

L'esame vero è insomma rimandato. E la prova sarà il piano industriale e finanziario. Quello completo, non solo gli accenni visti fin qui. Quello cui sta lavorando Silvio Angori, il direttore generale chiamato da Pininfarina, e per la cui presentazione dovrebbe essere questione, ormai, di poche settimane. Ovvio — tanto più con un consiglio ancora da tenere, anche se difficilmente l'argomento sarà approfondito oggi — che da Grugliasco non filtri nulla. Pininfarina è fedele alla linea «si parla solo quando ci sono annunci concreti da fare», e il quarantacinquenne Angori è se possibile ancora più *low profile* (scuola Fiat, dove ha lavorato a lungo a partire dal Centro

Ricerche: ma il «pianeta auto» lo conosce a 360 gradi avendo tra l'altro vissuto a Chicago, la città in cui ha preso il suo Mba dopo la laurea in fisica). Altrettanto riservati, e per evidenti ragioni, sono i consulenti **Roland Berger** e Rothschild.

Per chi conosce da vicino il gruppo non è però difficilissimo immaginare i punti cardine del piano. Si tratterà di tradurli in numeri, obiettivi, azioni reali. Ma, tanto per cominciare, la strada futura potrebbe replicare in Italia il modello di Pininfarina Sverige. È vero, la crisi del gruppo è stata determinata e amplificata da fattori interni: una crescita, da carrozziere-designer a produttore su più ampia scala, forse troppo accelerata; ritardi nella produzione per risolvere problemi tecnici non certo secondari (i sistemi di apertura dei tettucci Alfa Spider e Ford Focus cabrio); la tromba d'aria che, a

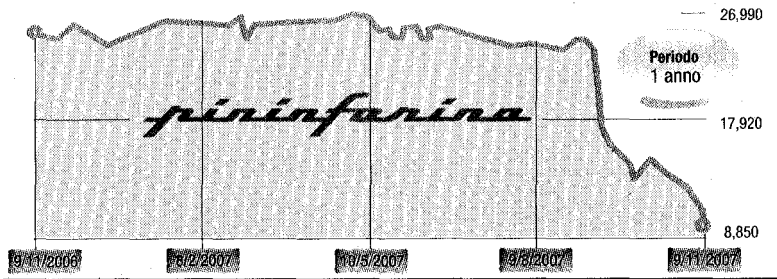
complicare le cose, in giugno si è abbattuta su Bairo con conseguenti danni allo stabilimento e stop di un paio di settimane alle linee da cui escono la Focus e la Mitsubishi Colt. Il tutto, però, in un mercato dell'auto non brillantissimo per ogni modello (e che l'anno prossimo si preannuncia piatto in generale). Con un'eccezione, per Pininfarina:

se, in assoluto, il suo calo di vendite è pesante (il fatturato 2007 è stato rivisto da 800 a 680 milioni), in Svezia la produzione della Volvo C70 va verso un aumento di quasi il 50%. Perché la vettura, evidentemente, piace. Ma anche perché, a monte, Grugliasco non fa tutto da sola: la società è una joint venture (60% gli italiani, 40% gli svedesi), e i due gruppi hanno fatto fronte insieme anche ai 311 milioni di investimenti 2003-2006. Sono i conti, oggi, a dimostrare che l'alleanza funziona. Ed è il modello-alleanze, con condivisione di costi e investimenti, la strada che Pininfarina potrebbe imboccare.

Sergio Marchionne docet? Almeno in parte. E vale anche per un altro punto sul quale è probabile si concentrerà il piano. Non è solo Pininfarina, sono tutti i «carrozziere», o comunque i produttori di nicchia, a essere in crisi. In tutta Europa: l'austriaca Magna non sta molto meglio, la tedesca Karmann ha addirittura lanciato un appello-sopravvivenza. Sono gli analisti Dow Jones da Francoforte, però, a dire che rispetto agli altri Grugliasco «può mettere sul piatto della bilancia il suo nome, come sigillo di qualità per un design che si distingue». Non è da qui, che continuano a uscire le più belle macchine del mondo? La risposta, per tutti nel mondo dell'auto, è «sì». E Pininfarina anche su questo, su una migliore valorizzazione del brand, punterà. Accelerando, in parallelo, sull'altro gioiello di casa: il Centro Servizi Ingegneristico di Cambiano. Il traguardo è il rientro in corsia di marcia. Il suo raggiungimento — e a quale velocità — dipenderà dalla benzina che il piano industriale potrà garantire.

# In estate, la caduta a Piazza Affari

Andamento in Borsa del titolo Pininfarina nell'ultimo anno



Fonte: Telegiornale

Pparra



Design Andrea Pininfarina. Ingegnere, guida l'azienda fondata dal nonno

