

TESTATA: IL GIORNALE
DATA: 22 AGOSTO 2017
CLIENTE: ASSITECA SIM

IL CONSOLIDAMENTO DELL'INDUSTRIA DELL'AUTO

I cinesi vogliono Jeep, anzi tutta Fca

Great Wall rilancia e il titolo vola in Borsa +7%. Il Lingotto frena: «Nessuna offerta»

Pierluigi Bonora

Conferme da Pechino e smentite lungo l'asse Torino-Auburn Hills. Il quarto soggetto cinese tra quelli indicati da *Automotive News*, cioè Great Wall, alla fine si è fatto vivo, cogliendo Fca in contropiede per ben due volte: la prima, quando la ceo dell'azienda, Wang Fengying, ha riferito al settimanale «di essere in contatto con Fca», mentre il portavoce, Xu Hui, in un'intervista ha indirettamente espresso interesse per Jeep, anche se non è stata presentata un'offerta formale. «Il nostro obiettivo - ha precisato - è quello di diventare il più grande pro-

dotore di Suv al mondo. Obiettivo che raggiungeremo prima e meglio proprio grazie a Jeep».

Qualche ora dopo ecco la bomba del *Financial Times* che riporta una frase proveniente dal quartier generale di Great Wall: «Abbiamo sempre avuto l'intenzione e l'interesse di rilevare Fca». Il Lingotto si limita a rispondere «di non essere stato approcciato da Great Wall Motors riguardo al brand Jeep o ad

altre questioni relative al suo business», e ricorda «di essere pienamente impegnato nel perseguire il suo piano 2014-2018, di cui ha raggiunto ogni obiettivo alla data odierna (ieri, ndr) e al cui completamento mancano solo 6 trimestri». Stando a Pechino, invece, la pista cinese esiste e colpi di scena non sarebbero esclusi visto che, secondo indiscrezioni circolate sotto la Muraaglia nonostante la smentita di

Geely, gruppo che controlla la Volvo, alcune banche starebbero lavorando sotto traccia sul

dossier Fca. In questo caso, alle spalle di Fca potrebbe scatenarsi una vera battaglia.

In Borsa, intanto, le azioni del Lingotto hanno ripreso a correre, soprattutto dopo l'uscita pomeridiana del *Financial Times* sulle intenzioni dei cinesi in merito a tutta Fca. Il titolo torinese ha così chiuso a 11,44 euro (+6,9%). Più caute, invece, la controllante Exor (+0,57% a 52,55 euro) e Ferrari (+0,37% a

95,15 euro). Zero reazioni, per ora, dalla Casa Bianca, anche se *Automotive News* sottolinea, da Detroit, come «si stia guardando all'ipotesi che una Casa cinese acquisti una holding europea. E che quando Geely si è presa la Volvo, dopo alcune polemiche iniziali tutto si è calmato: così potrebbe accadere anche per l'icona americana Jeep».

Il mercato, intanto, ha ripreso a fare i conti. «La notizia della

volontà dei cinesi di Great Wall di acquistare Jeep per diventare i leader mondiali nella produzione di Suv - afferma Roberto Russo (Assiteca Sim) - riapre il tema del valore reale del Gruppo Fca inteso come somma dei diversi asset che lo compongono. Limitando l'analisi ai potenziali candi-

dati di future operazioni di scorporo, partendo proprio da Jeep, che rappresenta l'asset più ricco, applicando i multipli dei principali concorrenti la Casa ha un valore corrispondente a circa 10 euro per azione Fca; l'altro gioiello, Maserati, cui possiamo affiancare Alfa Romeo, ha invece un valore corrispondente a circa 3,5 euro per azione Fca, sempre applicando multipli analoghi di settore».

Alcuni analisti hanno sollevato dubbi sulla capacità di Great Wall di finanziare l'operazione, in quanto «Fca è troppo grande per essere acquistata, mentre sarebbe più logico che il gruppo cinese rilevasse un singolo brand, come Jeep». E Gac, che produce in Cina in joint venture con Fca le Jeep Renegade e Compass? E Geely con gli 007 delle banche? L'intreccio di interessi su Fca si fa più interessante.

10

Secondo Assiteca Sim il marchio Jeep ha un valore corrispondente a circa 10 euro per azione Fca

00ELY E 0LI 007

Il dossier sarebbe seguito in segreto da banche incaricate dal gruppo



AL BIVIO
Il Suv «H6» della cinese Great Wall. Sopra, John Elkann, presidente di Fca e della holding Exor

L'IDENTIKIT DEL GRUPPO ASIATICO

Quel gigante che ama l'auto «made in Torino» e sogna l'America

Il suo fondatore va matto per la storia di Fiat e Abarth. Il flop del sito in Bulgaria

Il numero uno di Great Wall, Wey Jianjun, classe 1964 e con un patrimonio personale che sfiora i 7,5 miliardi di dollari, ha sempre avuto un debole per le auto made in Turin. Fino a qualche anno fa, infatti, tra le sue preoccupazioni c'era quella di farsi mandare, attraverso amici, libri e documenti sulla storia della Fiat e dell'Abarth. E lo stesso vale per le strategie di produzione, il cui modello avrebbe dovuto ricalcare quello degli stabilimenti italiani. Non c'è dunque da meravigliarsi se ora il magnate cinese pensasse di utilizzare proprio l'«amata» Fiat (in senso lato) come ponte per coronare il sogno di sbarcare sul mercato Usa che insegue da an-

ni. Azionista John Elkann, e soprattutto Donald Trump, permettendo.

Great Wall, fondata nel 1984, ma agli onori delle cronache a partire dal 2003 quando, ultimata una profonda ristrutturazione, è sbarcata sui listini di Hong Kong (prima) e Shanghai (in seguito), ha la sede non lontano da Pechino. La strategia del gruppo è fondata sulla filosofia dei «Tre picchi»: alta tecnologia, alte prestazioni, alta qualità.

Great Wall, il complesso industriale a capitale privato più grande della Cina, ha prodotto nel 2016 oltre 1,1 milioni di veicoli, 933mila dei quali appartenenti alla fascia Suv/crossover. Un balzo di tutto

rispetto visto che solo nel 2013 la Casa automobilistica aveva sfornato 754mila vetture. La capitalizzazione di Great Wall ammonta a 18 miliardi di dollari e lo scorso anno il gruppo ha realizzato profitti per 1,6 miliardi. Nel trimestre concluso al 30 luglio le vendite sono scese del 4,7%, i ricavi di quasi il 14% e l'utile netto dell'80%. Anche il Suv Haval H6, con il

PROBLEMI

Profitti a picco nel trimestre: -80%. E anche l'impianto di Lovech non ha mai raggiunto gli obiettivi

pick-up Steed cavalli di battaglia del gruppo cinese, ha registrato nei primi sette mesi del 2017 una flessione del 5,5% a 263mila unità.

Great Wall, rappresentata in Italia dalla società Eurasia (la sede è a Palazzolo sull'Oglio, nel Bresciano, e si occupa di assicurare i ricambi per i 10mila veicoli che circolano nel Paese, oltre a distribuire quelli per gli automezzi Tata), nel 2014 aveva realizzato, in joint venture con il governo bulgaro, una fabbrica, a Lovech. La mission: produrre per l'Europa sotto l'egida di ingegneri inglesi. L'impianto non ha mai raggiunto gli obiettivi.

PBon