

Finanza & Mercati

Opec.
A Vienna la sede
dell'organizzazione



Petrolio
Opec, piano
per produrre
un milione
di barili in più

L'Opec discuterà un aumento della produzione di petrolio da un milione di barili al giorno: intesa possibile ma l'Iran fa muro.
— Servizio a pagina 18

Riassetti
Unipol sale
in Bper e avvia
l'acquisto
del 5,2%

Unipol scopre le carte su Bper e annuncia che punta a salire fino al 20% della banca modenese. Avviato l'acquisto di un altro 5,2%.
— Servizio a pagina 16

Daimler, profit warning da dazi: scatta l'allarme per l'automotive

TENSIONI SUI MERCATI

I timori per l'escalation della guerra commerciale innescano forti vendite

Il protezionismo pesa su un settore ormai globale legato da una fitta rete di alleanze

Riccardo Barlaam
Andrea Franceschi

La guerra dei dazi pesa come un macigno sull'automotive. Un settore che è diventato negli ultimi anni globalmente interconnesso, legato da ragionate alleanze societarie e industriali. Daimler, il gruppo tedesco di Mercedes, ha appena annunciato una revisione al ribasso degli obiettivi di vendita per il 2018 citando espressamente l'impatto della guerra commerciale tra Usa e Cina. Nello specifico a pesare sono stati i dazi al 25% introdotti dalla Cina su una serie di prodotti importati dagli Usa (tra cui spiccano le auto fuoristrada) per un valore di 34 miliardi di dollari. La misura è stata annunciata venerdì scorso come reazione ad analoghi dazi sull'import di prodotti cinesi decisi dagli Stati Uniti.

Nel 2017 la Cina - primo mercato mondiale per le vendite auto - ha importato dall'estero un miliardo e 132 milioni di auto. Soprattutto Bmw (212,9 milioni), Toyota (211,8) e Mercedes (206). Nonostante sia Daimler sia Bmw abbiano investito molto in questi anni per aumentare la produzione di veicoli in Cina oggi rischiano di subire l'impatto sui dazi per un totale di 7 miliardi di euro di fatturato. Una situazione che, secondo gli analisti di Bloomberg, potrebbe avvantaggiare un altro colosso dell'industria dell'auto: Volkswagen i cui SUV esportati in Cina (178,3 milioni di unità nel 2017) sono tutti prodotti in Europa.

Ieri tuttavia non è sembrato che le Borse abbiano fatto tante distinzioni, ed è scattata un'ondata di vendite per tutti i grandi nomi dell'auto: da Daimler che ha fatto il profit warning (-4,32%) a Fca (-4,17%) passando per Volkswagen (-3,11%), Bmw (-2,94%) e la francese Psa (-2,81). Se è vero che i dazi cinesi colpiscono più alcune aziende di altre, il fronte europeo della guerra commerciale di Trump rischia di riservare sorprese ben più amare. Oggi scattano ufficialmente i dazi Ue al 25% su una lista di prodotti made in

Usa (dal succo d'arancia alle sigarette passando per il whiskey). Il timore di molti nell'industria automobilistica è che, se i toni dovessero alzarsi con l'Europa così come avvenuto con la Cina, Trump potrebbe dar seguito alle minacce di imporre tariffe anche sulle importazioni di auto europee.

In questo rigurgito di protezionismo globale, l'auto è uno di quei settori destinati a soffrire di più proprio per come negli ultimi anni il settore si è sviluppato a livello globale. La cosa paradossale è che gli Stati Uniti di Trump che per primi hanno gettato il sasso nello stagno, sono quelli che rischiano di essere danneggiati dall'alzata dei muri in termini di diminuzione occupazionale e dell'export di auto.

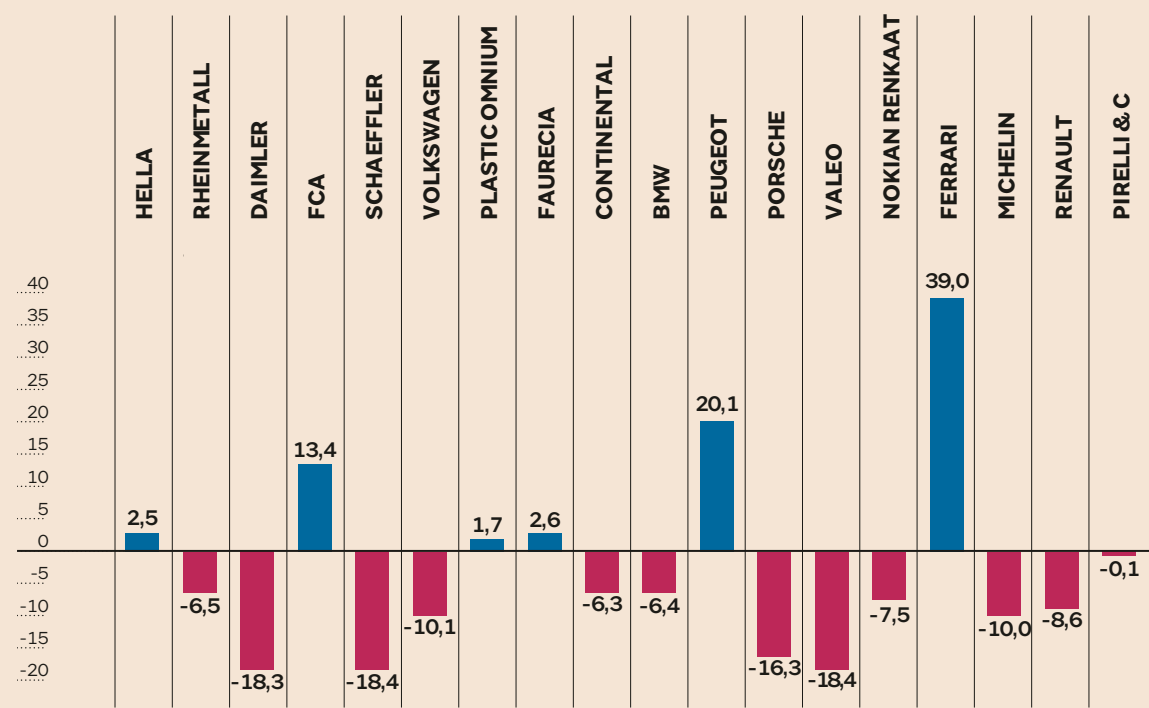
La tedesca Bmw, stando ai dati del Dipartimento al Commercio Usa, è la prima società esportatrice di auto dagli Stati Uniti. A Spartanburg, in South Carolina, la società di Monaco dal 1994 ha investito quasi nove miliardi per creare uno stabilimento di 500 ettari che dà lavoro a novemila persone, in gran parte americani. Negli Stati Uniti la casa tedesca produce soprattutto il SUV X3, ma il 70% della produzione viene esportata in Europa e in Cina. Bmw da mesi è già al lavoro per limitare i danni del protezionismo. Si è attrezzata per produrre la X3 destinata alla Cina nei suoi stabilimenti in Sudafrica. Entro fine anno prevede di riuscire a produrla direttamente in Cina con il partner locale Brilliance.

Daimler a settembre completerà la costruzione di uno stabilimento in Carolina del Sud per produrre i van Mercedes. Anche Volvo, car maker svedese salvato dai cinesi di Geely Group, nel 2015 ha cominciato a costruire il suo stabilimento americano, a Charleston, sempre nella Carolina del Sud. Per lo stabilimento americano di Volvo, che sarà ultimato a fine anno, sono stati investiti 1,1 miliardi di dollari. A regime la fabbrica darà lavoro a 3.900 americani per produrre la nuova berlina media S60, che sarà la prima Volvo a essere proposta senza nessuna motorizzazione a gasolio, e poi il SUV XC90. Nel complesso i car maker stranieri e i componentisti in South Carolina danno lavoro a circa 66mila persone. Il calo dell'export rischia di pesare. L'avanzata protezioneistica costringe le case negli States a rivedere le strategie: costerà di più importare alluminio e acciaio e bisognerà considerare, per dire, i dazi imposti dai cinesi per le auto Volvo (di proprietà cinese) prodotte in Usa ma esportate nel paese asiatico.

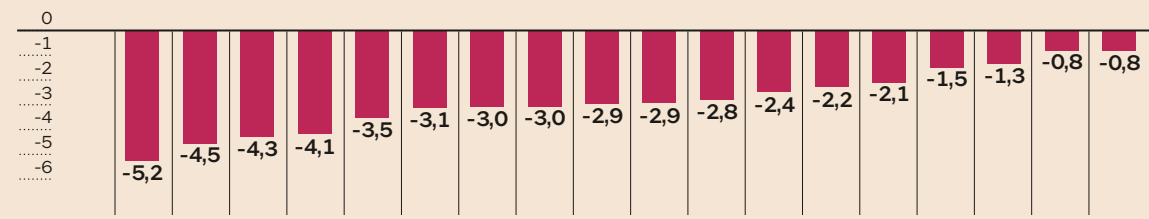
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Car maker e componentisti in Borsa

VARIAZIONE % DA INIZIO ANNO



VARIAZIONE % DI OGGI



L'INCERTEZZA PESA SUI TITOLI

Auto in Borsa: -18% dai massimi di gennaio

La guerra dei dazi fa male al settore auto. Le barriere tariffarie su acciaio e alluminio alzate dall'amministrazione Trump provocano un rincaro dei costi delle materie prime che rischiano di ripercuotersi sui margini. Ancora più male fanno poi i dazi, come quelli introdotti dalla Cina sulle importazioni di auto dagli Stati Uniti, perché impattano direttamente sui volumi di vendita. Il profit warning di Daimler non deve stupire e secondo diversi analisti anche altre case automobilistiche potranno seguire l'esempio. È soprattutto per i rischi legati alla guerra commerciale che il settore

ha sofferto in Borsa in questi mesi registrando un calo del 18% dai picchi di fine gennaio. Un rischio, quello dei dazi che ha finito per controbilanciare gli effetti positivi di un mercato che resta in linea di massima positivo come confermano i dati delle immatricolazioni di maggio che hanno evidenziato una notevole vitalità soprattutto negli Stati Uniti (+5% le auto vendute anno su anno) e in Cina (+9%). Nonostante questo, e nonostante le stime degli analisti indichino utili in crescita il settore in Borsa soffre e le sue valutazioni sono al di sotto della media storica. Nell'ultimo quinquennio in

media i titoli delle 10 maggiori società del settore hanno trattato ad un multiplo prezzo/utigli attesi di 9 volte. Oggi si viaggia su una media di 7 volte. Insomma, prezzi a sconto. Peso dell'incertezza sul futuro. La Cina oggi vale il 17% del fatturato di Volkswagen. 10 anni fa questa quota era di appena il 7 per cento. La globalizzazione e l'apertura dei commerci globali hanno fatto la fortuna dei colossi dell'auto (soprattutto tedeschi). Il dietrofront che si prospetta in caso di escalation nella guerra commerciale di Trump sarebbe una sciagura.

—A.F.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fimer, solare ed e-mobility per il lancio a Piazza Affari

ENERGIA

L'azienda prepara il grande salto dopo anni di forte crescita per ricavi e margini

Alberto Annicchiarico

Settantasei anni portati bene, anzi benissimo. Nata nel 1942 come classica fabbrichetta, con la e aperta alla milanese, in quel di Vimercate, periferia di nordest della metropoli, Fimer ha compiuto il salto di qualità e adesso scalda i motori per il gran debutto in società, a Piazza Affari.

Delle tre unità di business, quella storica delle macchine saldatrici ormai non è più il vero focus. La tecnologia sviluppata pionieristicamente dal 1983, l'inverter, è servita - in un riuscito processo di passaggio generazio-

nale - a sviluppare le due business unit che rappresentano il futuro: solare ed e-mobility.

In particolare sulla prima, in soli tre anni l'azienda guidata dall'ad Susanna Sottocorno e dal presidente Ambrogio Carzaniga è passata da un impianto del valore di 1 milione di dollari e 11 megawatt in Brasile (2015) alla fornitura di inverter per il più grande parco fotovoltaico del mondo, in Messico: capacità di 830 megawatt e valore di 46 milioni di dollari. In America Fimer è già leader, con una quota di mercato pari al 13 per cento. Ed è pronta a conquistare Nord Africa e Africa subsahariana.

Quanto all'e-mobility, il business è quello delle colonnine per la ricarica delle automobili. Il mercato sta letteralmente per esplodere: in Italia dalle attuali 1.750 stazioni pubbliche si passerà rapidamente a 21mila nell'arco del triennio 2019-2022. EnelX, di cui



Verso Piazza Affari. La sede di Fimer

Fimer è fornitore, ha pianificato investimenti per oltre 300 milioni e proprio l'azienda di Vimercate installerà 2mila colonnine entro il 2018, partendo dal nord Italia. «Siamo già il primo produttore italiano - racconta il direttore generale, nonché terza generazione della famiglia, Filippo Carzaniga - e siamo pronti per produrre nuovi impianti da 350 kWh, a corrente continua, capaci di ricaricare la prossima Porsche tutta elettrica, la Tycan, in meno di dieci minuti». Oggi, per capirci, con gli impianti da 50 kWh la ricarica di una Nissan Leaf non può durare meno di un'ora.

Fimer, 142 dipendenti (profilo più ricercato: ingegnere, in diverse declinazioni), ricavi in crescita in doppia cifra fra il 2015 e il 2017 (da 43,5 a 60,5 milioni di euro) ed Ebitda praticamente raddoppiato nello stesso periodo (da 5,2 a 8,5 milioni) ora guarda al grande passo, l'approdo in Borsa.

«Il quadro politico - spiega Carzaniga - non dà grandi certezze, per questo valutiamo attentamente il timing. Ma ci sono in campo diverse ipotesi e il tempo potrebbe essere non necessariamente lungo. Una cosa è comunque già molto chiara: la quotazione servirà per un aumento di capitale». Nessun timore che il mercato possa cambiare gli equilibri di una governance legata per tradizione alla guida della famiglia? «L'Ipò - prosegue il manager - non riguarderà certamente una quota di maggioranza, l'intenzione è proseguire in un percorso di crescita che negli ultimi anni è sempre stato per vie interne, senza acquisizioni. Alle quali, però, in futuro potremmo comunque essere più aperti». Il confronto internazionale, in effetti, non può fare paura a un'azienda che esporta il 94% del proprio volume d'affari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PANORAMA

TLC

Tim colloca bond a 7 anni. Si guarda al cda del 25

Tim torna a rivolgersi al mercato con un bond a 7 anni e 7 mesi per 750 milioni di euro mentre il mercato guarda al consiglio di amministrazione in agenda lunedì 25 giugno e il titolo Telecom scende in Borsa (-1,77%). Il board, espressione per due terzi del fondo Elliott e per un terzo di Vivendi, appare sempre più spaccato dopo il l'accuse dell'amministratore delegato Amos Genish che, a mezzo stampa, dopo aver ribadito il suo impegno a restare in Tim almeno fino al 2020, ha pubblicamente sollevato criticità alla governance scelta dal mercato («Alcuni membri del cda sono molto indaffarati a diffondere congetture, voci false o poco attendibili che mettono a repentaglio le azioni del management»), ha dichiarato l'ad mercoledì 20 giugno). Al momento, si apprende, i consiglieri sarebbero «uniti e coesi». È evidente, però, che il board dell'inizio della prossima settimana si preannuncia decisivo per gli equilibri interni al gruppo telefonico. Nel frattempo Tim ha collocato

ieri un bond a tasso fisso per 750 milioni. Il rendimento dell'emissione, pari a 2,876%, risulta inferiore al costo medio del debito del gruppo (4,6%). La società, recita una nota, «riapre il mercato per gli emittenti corporate italiani finanziandosi al di sotto del costo medio del debito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EDITORIA

Mondadori, 200 milioni sui libri inglesi

Mondadori ha in cantiere un'acquisizione all'estero nei libri: comprarsi una casa editrice estera, di romanzi e testi. Il paese potrebbe essere l'Inghilterra e l'ammontare attorno ai 200 milioni. Mondadori all'estero ha già una forte presenza in Francia, dove però pubblica riviste: ma oggi il mercato dei magazine è in forte contrazione.

Mentre il mercato dei libri è più stabile, non legato alla volatilità della raccolta pubblicitaria. Nell'editoria libraria, il mercato anglosassone è quello più interessante per la dimensione globale della lingua e la frammentazione degli editori del paese, dove il tasso di lettura è molto alto. Secondo un report di Equita Sim, Mondadori potrebbe spendere 200 milioni in acquisizioni (con una leva di 3-3,5 volte debito su Mol). Ieri il titolo è volato di oltre il 6% dove aveva perso il 40% dai massimi di dicembre: oggi Mondadori tratta 4,4 volte il Mol del 2019, 10 volte gli utili, multipli chiaramente sottovalutati. In più il recente

accordo coi sindacati (taglio alle retribuzioni, in linea col mercato) porterà a un miglioramento del Mol nel 2019. Infine in Francia si potrebbe riaprire il processo di consolidamento, dopo il mancato matrimonio a tre con Lagardere e Marie Claire. Strategicamente, la crescita all'estero nei libri permetterebbe di rafforzarsi in un business più solido.

—S.F.I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONTENUTI TELEVISIVI

Per Endemol Shine si valuta la vendita

Per Endemol Shine Group potrebbe arrivare il momento di un altro cambio di proprietà. A quanto segnalato dalla stampa di oltreoceano il colosso dei contenuti tv - nato dalla fusione tra Endemol, Shine e Core Media, e di proprietà di 21st Century Fox e Apollo Global Management - avrebbe dato incarico a due banche (Deutsche Bank e LionTree) di esplorare l'eventualità di una vendita. Stando alle indiscrezioni entrambi i proprietari sarebbero pronti a cedere gli asset al giusto prezzo, dato che la società è valutata tra i 2,5 e i 4 miliardi di dollari. Sempre secondo indiscrezioni, Fox avrebbe rinunciato al diritto di takeover.

Endemol Shine ha realizzato oltre 800 produzioni lo scorso anno in 79 territori in tutto il mondo. La sede è ad Amsterdam con sedi in giro per il mondo: Uk, Stati Uniti, America Latina e Asia. La scala e il prezzo richiesto per diventare proprietari della casa di Masterchef e Black Mirror (si parlerebbe di 4 miliardi, debito incluso), restringono il novero dei potenziali investitori interessati. Fra questi in particolare ricorrono i nomi della inglese Itv e del gruppo Banijay guidato da Marco Basseti, ma al cui interno c'è anche l'ex capo di Endemol Shine e fratello di Marco: Paolo Basseti.

—A. BIo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Master Chef. Il colosso dei contenuti tv verso un altro cambio di proprietà