



De prijsverhogingen en verkoop van duurdere modellen moeten ook flink hebben bijgedragen aan de verbetering van de marge van bijna nihil in 2013 tot ruim 8 procent vorig jaar.

#### MARCHIONNE'S (ON)GELIJK

Zowel in de presentatie van Marchionne uit 2015 als in bericht van PSA en FCA wordt – waarschijnlijk uit angst mededingingsautoriteiten wakker te maken – met geen woord gerept over meer marktmacht, en de ruimte die dit biedt om prijzen te verhogen. De 3,7 miljard euro aan samenwerkingsvoordelen zal volledig moeten komen uit efficiënter werken.

Het laat onverlet dat de twee autobouwers samen een marktaandeel van 34 procent in de lucratieve markt voor bijvoorbeeld busjes en pick-ups in Europa zullen krijgen. In de thuismarkten Italië en Frankrijk zullen zelfs vier van de tien verkochte auto's uit de stal van het moederbedrijf van Fiat en Peugeot komen.

Het zou niet verbazen als door de samenklontering van bedrijven de moordende concurrentie in de sector zal afnemen. Helemaal nu sommige autobedrijven (zoals GM en Honda) er langzaam voor lijken te kiezen de Europese markt vaarwel te zeggen, onder meer vanwege strenge CO<sub>2</sub>-eisen en de Brexit.

In 2015 werden de woorden van Marchionne met scepsis ontvangen. Dat autobouwers er ooit in zouden slagen structureel waarde te creëren leek een utopie.

En er zijn in dat verband ook nog wel de nodige beren op de weg. Zo is het slagingspercentage van autofusies in het verleden erbarmelijk en is de vraag of de combinatie PSA/FCA mee kan in de omslag naar elektrisch en autonoom rijden. Ook profiteerde Tavares sinds zijn aantreden van een opleving van de Europese economie en is de vraag daarom vooral hoe Fiat en Peugeot zich houden bij tegenwind.

Maar de visie van Marchionne is ruim een jaar na zijn dood relevanter dan hij ooit had kunnen dromen.



– Column –

## De strijd om ruimte



**Wie vanuit het noorden met de stoptrein naar 's-Gravenhage reist, hoort vlak voor het bereiken van de bestemming de elektronische stem aankondigen: "Den Haag noj."**

**V**erbaasd opkijkend ziet hij op het beeldscherm "Den Haag NOI" oplichten.

Hij weet nog dat die letters staan voor Laan van Nieuw Oost-Indië, maar de Nederlandse Spoorwegen weten dat blijkbaar niet meer. In de beeldcultuur is slechts plaats voor een beperkt aantal 'tekens' en dat slaat over. Zo verdwijnt ook in de gesproken taal de hele gordel van smaragd.

Die is een van de slachtoffers in de alomvattende strijd om ruimte die in Nederland steeds grimmiger wordt. Woningbouw, landbouw, industrie, transport en groen. Voor alles is steeds minder plek.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek worden gemiddeld per dag 470 kinderen in Nederland geboren en overlijden 420 mensen. Daarnaast komen er dagelijks 655 immigranten binnen en emigreren 450 mensen. Zo groeit de bevolking per dag met ruim 250 personen en per jaar met bijna 100.000. We hebben in Nederland nu 32 steden met meer dan 100.000 inwoners en ieder jaar komt er een extra Delft, Alkmaar, Venlo of Deventer bij.

Al die mensen moeten

wonen, consumeren en zich verplaatsen. Je vraagt je af waarom de groei van het bruto nationaal product dan onder de 2 procent blijft steken. En hoe die jaarlijkse nieuwe stad erbij zich verhoudt tot doelstellingen voor minder energiegebruik. En hoeveel vierkante centimeter nieuwbouwwoningen per jaar kleiner worden en met hoeveel procent parkeertarieven jaarlijks meer stijgen dan de pensioenen.

Thomas Malthus, de eerste Engelse econoom met een leerstoel, heeft hier al in 1798 een bezorgd boek over geschreven. Zijn tijdgenoot, de vooruitstrevende markies van Condorcet, vond dat Malthus zich ten onrechte zorgen maakte. Hij meende dat er voor iedereen genoeg was, als het maar verstandig werd verdeeld. Condorcet stierf in een cel tijdens de Franse revolutie.



**PAUL FRENTROP**  
is expert op het gebied van corporate governance