
Iveco ai cinesi? L'Italia e le strategie economiche internazionali

Autore: Carlo Cefaloni

Fonte: Città Nuova

Timori per la vendita di Iveco, specializzata nei veicoli industriali, alla società cinese FAW da parte della CNH industrial. Il gruppo, controllato dalla finanziaria Exor della famiglia Agnelli, investe nel settore del lusso in Cina

Il caso Iveco è emblematico per cercare di capire il modo in cui l'Italia sta affrontando la lunga crisi economica aggravata dalla pandemia. **Bisogna sempre partire dal contesto generale** e cioè dalla stima di un milione di posti di lavoro in pericolo con la fine del blocco dei licenziamenti economici a partire dal primo luglio. **Pesa l'incertezza sulle grandi società e il loro indotto:** dall'Alitalia all'ex Ilva per passare dalla Jindal (acciaierie di Piombino) all'Embraco Whirlpool. Sono tutti dossier decisivi aperti presso il ministero allo Sviluppo economico guidato da Giancarlo Giorgetti.

Ma **l'esponente leghista ha detto di valutare l'uso della *golden share***, cioè l'entrata decisiva dello Stato nel capitale sociale di una società strategica e che non si trova in stato di crisi. Si tratta della **Iveco, specializzata nella produzione di veicoli industriali e autobus**, con sede principale a Torino ma **controllata dalla CNH Industrial, multinazionale di diritto olandese, sede legale ad Amsterdam e domicilio fiscale a Londra**. Azionista di maggioranza di CNH è la **holding finanziaria di diritto olandese Exor NV** controllata dalla famiglia **Agnelli** che è legata, nell'immaginario collettivo, principalmente al settore auto della Fiat, divenuta Fca e poi fusa con la francese Psa nel nuovo gruppo Stellantis. FAW CHINA

AP Photo/Ng Han Guan L'allarme di Giorgetti nasce dal fatto che **sembra imminente la cessione di Iveco al gruppo cinese FAW**, già attivo nel nostro Paese con il progetto di investimento in Emilia Romagna di un miliardo di euro, assieme alla statunitense Silk EV, per la produzione di auto sportive elettrificate. Secondo il sito ufficiale della società, **l'Iveco è presente in tutti e cinque i continenti con 25 mila dipendenti (11 mila in Italia)**, 24 stabilimenti, 6 centri di ricerca e una capillare rete di assistenza. Dopo la **cessione nel 2019 della Magneti Marelli da Fca al fondo statunitense KKR**, la notizia della possibile vendita di Iveco ai cinesi viene vista come una sconfitta da un vecchio dirigente della Fiat, **Giorgio Garuzzo**, che intervistato dal Corriere della Sera, definisce l'operazione «**un dramma per il sistema Paese e il Piemonte**» con la perdita «dell'ultima roccaforte industriale del territorio». Secondo Garuzzo «resteranno alcuni stabilimenti. **Ma il know how e la progettazione andranno via. Non illudiamoci.** Ed è già successo altre volte. Questa non farà eccezione». **Da parte loro [tutte le sigle sindacali sono allarmate](#)**, hanno chiesto e ottenuto un primo incontro, a gennaio 2021, con CNH Industrial avendo ben presente il fatto che «le aziende che hanno profonde radici nel tessuto industriale ed economico del nostro Paese e che rappresentano un'eccellenza in settori strategici come la mobilità e le motorizzazioni, sono oggetto sempre più spesso di acquisizioni straniere». A preoccupare, nell'operazione Iveco, non è solo la prospettiva della perdita dei posti di lavoro **ma il collegamento con il settore militare** dato che, come fa notare il sito specializzato [Star Mag](#), «Cnh Industrial, insieme a Leonardo, controlla il consorzio Iveco-Oto Melara (Cio), capofila dell'industria nazionale negli armamenti terrestri». Secondo l'economista **Carlo Pelanda** anche se **Iveco Defence** (società del gruppo) «non è nel perimetro del negoziato» tra la cinese Faw e Cnh Industrial, se uno va a vedere la realtà industriale, sul piano dei motori dell'ingegneria c'è una forte interazione tra la Iveco civile e quella militare e non dobbiamo lasciarlo ai cinesi». A fronte di tale dibattito che affiora in Italia, è significativo quanto emerge dalla prospettiva mondiale offerta dalla [lettera annuale indirizzata agli azionisti di Exor](#) e scritta, **ad inizio aprile 2021, da John Elkann**, presidente e amministratore delegato della finanziaria della famiglia Agnelli. Oltre a magnificare le prospettive della fusione Fca con Psa, che permetterà di raddoppiare, se non triplicare, la produzione di auto elettriche, **Elkann conferma l'interesse sul settore editoriale con il controllo totale del**

gruppo Gedi (Repubblica, Stampa, e altro) e annuncia di aver «finalizzato la nostra prima acquisizione nella Cina continentale, diventando **azionisti di maggioranza nel brand di luxury lifestyle Shang Xia**». È significativo, in questo senso, che la presidente di CNH industrial, Suzanne Heywood, ricoprirà anche il ruolo di presidente di Shang Xia, con l'obiettivo di creare un marchio globale nel settore del lusso. Altro settore strategico di investimento è rappresentato, con **Exor seed**, dal finanziamento di nuove società di start up, cioè innovative in diversi settori promettenti. Ad ogni modo, per intuire la prospettiva globale di Exor, Elkan fa sapere che «nel 2020 i nostri maggiori investimenti si concentravano in **Ocado, una società tecnologica britannica focalizzata sull'e-commerce alimentare**, e nel settore minerario sudafricano dei **PGM (metalli del gruppo del platino)**» oltre che in **Rolls-Royce**, e cioè il secondo produttore al mondo di motori per aeromobili civili. Elkann e il direttore di Repubblica Molinari .Foto Ap Si palesa **una sproporzione tra lo sguardo planetario offerto agli azionisti della finanziaria Exor e la ristrettezza degli strumenti in mano alla politica nazionale** e ai sindacati che faticano a trovare un livello efficace di alleanza a livello internazionale. Di importanza significativa si rivela l'investimento degli Agnelli in Italia nel campo dell'informazione dove il tema Stellantis e ora Iveco è poco presente pur se decisivo per l'economia del Paese. Su cittanuova.it abbiamo ospitato l'analisi dell'economista **Vincenzo Comito** che prevede effetti negativi per l'occupazione in Italia dalla fusione di Fca in Stellantis dato che il partner francese Psa ha al suo interno la presenza di capitale pubblico in grado di orientare le scelte sugli stabilimenti e le linee produttive da tagliare. Sempre su cittanuova.it abbiamo registrato il diverso parere in materia del giuslavorista [Pietro Ichino](#) che non considera così rilevante la presenza dello Stato francese in Stellantis mentre è preoccupato per «l'impreparazione del sindacato italiano rispetto alla sfida della partecipazione dei lavoratori al vertice del nuovo grande gruppo» prevista nell'accordo di fusione della nuova società. Ci si può chiedere che peso potranno avere i lavoratori in Iveco una volta che sarà formalizzato il passaggio alla Faw mentre **CNH Industrial dimostra di cedere ai cinesi un settore importante della produzione industriale** per puntare, sempre in Cina, sul settore del lusso che sembra promettere bene in quel grande Paese con una classe benestante in ascesa. Elkann ha dichiarato di essere orgoglioso di aver realizzato, nella gestione di Exor, **l'intuizione racchiusa nell'ultimo scritto di Sergio Marchionne intitolato «Confessioni di un drogato di capitale»**. Si potrebbe partire da questo scritto del manager italo canadese, artefice della svolta della Fiat in Fca e scomparso nel 2018, per cercare di capire **le prospettive del "capitale" e il ruolo possibile dello Stato per assicurare una democrazia non solo formale ma anche economica**.