

ECONOMIA

SCELTI DUE DEPUTY CEO
Illimity vara
nuovo assetto
organizzativo



Illimity Bank (in foto l'ad Corrado Passera) ha varato un nuovo assetto organizzativo designando Enrico Fagioli quale deputy ceo con responsabilità su tutti gli ambiti di business della banca e del gruppo e Giovanni Lombardi quale deputy ceo a presidio e coordinamento delle funzioni centrali. Il riassetto rientra «nell'ambito delle attività funzionali anche alla predisposizione del nuovo piano industriale».

IL RISIKO DEL RISPARMIO GESTITO

Generali-Natixis, via libera dal comitato investimenti

Oggi l'operazione sul tavolo del cda, ma rimangono le perplessità dei grandi soci

Marcello Astorri

Il comitato per gli investimenti di Generali ieri ha espresso un orientamento favorevole in merito all'operazione che porterà ad un'integrazione con Natixis nel risparmio gestito. È quanto emerge al termine della riunione, durata più di quattro ore, dell'organo del Leone di Trieste competente a formulare pareri in merito alle operazioni di controvalore superiore ai 250 milioni di euro. Un esito scontato, dopo che l'operazione era stata cesellata per mesi e seguita in prima persona dal ceo Philippe Donnet (nella foto). Il comitato - dove siedono la presidente Antonella Mei-Pochtler, l'ex ceo della

Borsa di Londra, Clara Furse, il banchiere d'affari Stefano Marsaglia, la manager Alessia Falsarone, il presidente di De Agostini, Lorenzo Pelliccioli, e il dirigente di Mediobanca, Clemente Rebecchini - per l'occasione è stato allargato anche agli altri consiglieri d'amministrazione del Leone di Trieste. Anche perché due soci di peso della compagnia - come l'imprenditore Francesco Gaetano Caltagirone con il 6,9% e la Del-fin guidata da Francesco Milleri con il 9,9% - hanno espresso pesanti perplessità circa l'eventualità che 650 miliardi di gestito di Generali Investments (che verranno alimentati da un'ulteriore quota di raccolta netta annuale del Leone, 1.200 i miliardi

conferiti da Natixis) possano finire in mani non italiane. Potenzialmente comporterebbe che decine e decine di miliardi di risparmi tricolori possano essere sottratti al finanziamento del nostro debito pubblico.

Le valutazioni del comitato investimenti saranno sul tavolo del consiglio d'amministrazione di oggi pomeriggio che sarà chiamato ad approvare l'intesa non vincolante di joint venture che potrebbe creare un colosso da 2mila miliardi di euro di asset in gestione e, quindi, un polo tra i

più grandi in Europa. Generali e Natixis credono alla validità industriale dell'accordo per le sinergie che si creerebbero, con le parti che manterrebbero il controllo su premi e risparmio conferito. Ma sono molte le incognite a partire dall'effettiva pariteticità della governance che per cinque anni (rinnovabili per altri cinque al raggiungimento di target) dovrebbe essere in mano italiana, con il ceo di Conning Woody Bradford. Ma se, invece, qualcosa andasse storto? Donnet dovrà dissipare queste e molte altre aree di incertezza, anche perché l'operazione finirà sotto il vaglio del golden power e lì potrebbe anche arenarsi senza risposte rassicuranti.



LA SVOLTA Decisivo il ruolo del governo italiano

Auto, il pressing dà frutti
La Ue ora riapre il dossier

Mentre la crisi s'allarga ai fornitori con 54mila posti persi, il dialogo sul green deal ripartirà a fine mese

Pierluigi Bonora

Molti fornitori automobilistici europei, tra cui Bosch, Zf, Continental e Schaeffler, hanno annunciato tagli di 54mila posti nel 2024. La causa: il crollo degli investimenti in progetti di veicoli elettrici per l'indebolimento della domanda. Oltre due terzi dei fornitori, a questo punto, segnalano margini inferiori al livello necessario per sostenere la corsa alle nuove tecnologie. «Se la domanda non riprenderà e l'Europa non riacquisterà competitività, l'ondata di perdite di posti continuerà per molti anni ancora»: a sottolinearlo, nell'imminenza della presa in carico da parte della Commissione Ue del dossier automotive, è Clepa, l'organizzazione europea che rappresenta le aziende della componentistica.

Il 2025 appena iniziato, del resto, non promette nulla di buono e necessita di provvedimenti riparatori urgenti, in primis quello sulle sanzioni Ue fino a 17 miliardi per i costruttori che non rispetteranno i nuovi limiti alle emissioni di CO2. I big cinesi, nel frattempo, restano alla finestra in attesa di opportunità, come quella di acquisire gli impianti tedeschi di Volkswagen oggetto di tagli ai costi.

Intanto, con grave ritardo, a cui si è aggiunta la polmonite che ha colpito la presidente della Commissione Ue, Ursu-

la von der Leyen, da Bruxelles fanno sapere che tra il 27 e il 29 gennaio partirà la discussione - sollecitata da mesi e mesi - sul dossier automotive. Per la presentazione del «Clean industrial deal», a fine febbraio, dovrebbero arrivare le prime risposte. Si cercherà, in questo arco di tempo, di definire un piano di azione industriale per il comparto messo in ginocchio dal green deal, il tutto sotto la supervisione della presidente della Commissione come dalla stessa promesso. Un risultato, questo, frutto del continuo pressing politico, con l'Italia capofila nel confermare l'impegno a sostegno dell'intera filiera automotive.

Pressioni di più Paesi da una parte, grazie anche al «non paper» preparato dal ministro Adolfo Urso e sul tavolo della presidente von der Leyen, e sindacati metalmeccanici agguerriti dall'altra, insieme a una stabilità politica interna precaria, stringono di fatto la Commissione Ue all'angolo. Il 5 febbraio prossimo, infatti, a Bruxelles si terrà una grande manifestazione di protesta organizzata dal sindacato IndustriAll Europe a cui hanno aderito, al momento, le organizzazioni metalmeccaniche di Italia, Spagna, Germania, Belgio, Lussemburgo, Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca. In migliaia sfileranno davanti alla sede della Commissione Ue

contro le norme che hanno messo in ginocchio il sistema automotive e gli altri comparti industriali. Questo lo slogan: «Un'Europa resiliente e

sostenibile con buoni posti di lavoro nell'industria per tutti». E i costruttori? Dopo aver assecondato il green deal e investito miliardi sulla svolta

ideologica del «tutto elettrico», solo da poco si sono accorti dell'effetto boomerang. Acea, con il nuovo presidente Ola Källenius (Mercedes-Benz), ha inviato una lettera alla von der Leyen chiedendo «un piano di decarbonizzazione guidato dal mercato e non dalle sanzioni». Allo stesso tempo, secondo Källenius, l'Ue dovrebbe incoraggiare i costruttori cinesi ad aprire più impianti in Europa nel quadro di un accordo per l'abbattimento dei dazi sui veicoli elettrici importati da Pechino. Un particolare: azionista forte di Mercedes-Benz è il colosso Geely, che già controlla Volvo, Lotus e Aston Martin. Una richiesta «teleguidata»?

INTOPPI

IL CDA DEL 22 RIMANE FISSATO



Tim, la vendita di Sparkle rischia di slittare

Può slittare di qualche giorno la vendita della società dei cavi internazionali Sparkle al duo Mef-Asterion. Non sarebbe ancora perfezionato, infatti, il finanziamento dell'operazione da 700 milioni di euro. Il cda di Tim, guidata dall'ad Pietro Labriola (in foto), si riunirà comunque il 22 gennaio, ma a quel punto potrebbe non deliberare o, comunque, dare parere positivo in attesa che gli acquirenti chiudano con le banche. Il 15 gennaio scorso si è già tenuta una riunione interlocutoria del cda della telco italiana riguardo all'offerta vincolante di Mef-Asterion, con la seconda che in Italia controlla Retelit. L'offerta, presentata dal Mef, per il 70% e dal fondo Asterion-Retelit, per il 30%, è valida fino al 27 gennaio. Sparkle, per il suo peso strategico, è stata esclusa dall'affare per la cessione della rete fissa al fondo Usa Kkr per lasciare che finisca sotto al cappello statale.

di Pompeo Locatelli
**Libere
opinioni**

Investire,
ma senza
snaturarsi

In un Paese serio vigilare sullo stato di salute dell'economia reale è questione dirimente. Specie oggi, con un quadro globale tutt'altro che rassicurante, l'attenzione al cammino e alla crescita delle imprese diventa ancora più vitale. Come consuetudine, quando si affronta questo tema, colgo per lo più una storica preoccupazione verso il destino delle grandi realtà imprenditoriali. Il che non è sbagliato. Quel che non torna di questa predisposizione, di questo sbilanciamento, è ritenere che l'economia reale del nostro Paese dipenda esclusivamente dalle industrie con tale configurazione. E perciò, davanti a fasi di rallentamento o crisi, il soccorso ad esse, nelle diverse modalità, non fa mai difetto. Intendimento che, in passato, ha dimostrato il più delle volte di non essere virtuoso e di conseguenza efficace. Vigilare sullo stato di salute dell'italica economia reale vorrebbe dire occuparsi della parte di gran lunga maggioritaria delle nostre imprese: medie, ma soprattutto piccole e micro. Affermare, come sento e leggo in questo periodo, che l'economia si sviluppa quando le aziende crescono di dimensioni non mi pare la ricetta adeguata. Prima di tutto perché non si tiene conto delle caratteristiche dell'imprenditoria nostrana che, come noto, ha fin qui sorretto l'economia del Belpaese. E poi perché snaturare l'oltre novanta per cento delle attività d'impresa per inseguire chimerci traguardi rischia di produrre pericolose scottature dagli esiti imprevedibili anche dal punto di vista della tenuta sociale. Non si tratta di crescere nelle dimensioni. Si può e si deve diventare «grandi» rimanendo quello che si è. Investendo sul capitale umano, in tecnologia e in managerialità. La solidità e la credibilità sui mercati la si conquista attraverso questo scatto in avanti. Ma senza azzardi. Quel che occorre, in questa fase di transizione complessa, è investire e presidiare secondo la propria natura. Snaturarsi non è mai un processo redditizio.

www.pompeolocatelli.it