

PRIMO PIANO

AUTO ELKANN PRESIDEDERÀ LA SOCIETÀ RISULTANTE DALLA FUSIONE, TAVARES ALLA GUIDA

Fca e Psa varano il cda Stellantis

Nel board ci sarà Andrea Agnelli, ma non il ceo di Fca Manley. Spazio al cto di Microsoft e all'ad della banca pubblica francese Bpi. Equita stima la cassa del gruppo a 8 miliardi. In borsa però titoli in rosso

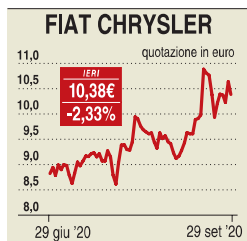
DI FRANCESCO BERTOLINO

Fiat-Chrysler e Peugeot compiono un ulteriore passo verso la fusione che, antitrust europeo permettendo, si concluderà entro il marzo 2021. Ieri le due case hanno annunciato la composizione del cda di Stellantis, la società di diritto olandese risultante dall'aggregazione delle due case automobilistiche. Il board avrà 11 componenti, di cui cinque in quota Fca e cinque in quota Psa, a cui si aggiunge l'attuale ceo del costruttore francese e futuro ceo di Stellantis, Carlos Tavares. I membri esecutivi saranno soltanto due: lo stesso Tavares e John Elkann, che assumerà la carica di presidente del nuovo gruppo. Gli altri quattro amministratori nominati da Fca e dal suo azionista di riferimento Exor sono Andrea Agnelli, presidente della Juventus e già consigliere del Lingotto, Wan Ling Martello, co-fondatrice del private equity BayPine e membro dei cda di Alibaba e Uber, Kevin Scott, vicepresidente e direttore tecnico di Microsoft, e Fiona Flare Cicconi, vicepresidente e responsabile delle risorse umane di AstraZeneca che in Stellantis diventerà rappresentante dei dipendenti.

Per Psa e i suoi soci di riferimento Epf/Ffp (le holding della famiglia Peugeot) e Bpi France siederanno in consiglio Robert Peugeot, presidente di Ffp e prossimo vicepresidente di Stellantis, Henri de Castries,



GRAFICA MF-MILANO FINANZA



es, ex ad dell'assicurazione Axa, Ann Frances Godbehere, consigliere di Shell, Jacques de Saint-Exupery, rappresentante dei lavoratori di Psa e futuro rappresentante dei dipendenti di Stellantis, Nicolas Dufourcq, ad della banca pubblica francese Bpi France. Nel cda di Stellantis non trova invece spazio l'attuale ceo di Fiat-Chrysler, Mike Manley, la cui futura destinazione dovrebbe essere rivelata entro la fine dell'anno. In ogni caso l'ex responsabile del marchio Jeep dovrebbe rimanere

re all'interno di Fca e quindi del gruppo Stellantis. Ieri, intanto, Equita ha sostituito il portafoglio di investimento Exor con Fca in vista della fusione con Psa e alzato il prezzo obiettivo sul Lingotto del 48% a 15,1 euro. Secondo gli analisti, la struttura finanziaria di Stellantis è solida e potrà disporre di cassa netta per 11 miliardi, destinata a scendere a 8 miliardi dopo lo stacco del dividendo straordinario di Fca. A ciò si aggiungono linee di credito non tirate, che a fi-

Cnh respinge offerta cinese per Iveco

Il titolo Cnh Industrial (+0,1% a 6,7 euro) non si è scaldato dopo le indiscrezioni dell'agenzia Reuters sull'interesse manifestato nei mesi scorsi dal gruppo cinese Faw per l'acquisto della controllata Iveco. I colloqui sono rimasti in stand-by. Faw, che produce camion con il proprio marchio ma anche automobili in partnership con Volkswagen e Toyota, avrebbe presentato un'offerta preliminare a luglio che valutava Iveco poco più di 3 miliardi di euro, somma giudicata non adeguata da Cnh. La vendita può essere alternativa al progetto di scissione di Iveco da Cnh, annunciato un anno fa. Intanto, la controllata statunitense Cnh Industrial Capital Llc si appresta a lanciare un'emissione obbligatoria. (riproduzione riservata)

Razelli (ex Fiat) nel cda di Easyrain

Eugenio Razelli entra nel cda di Easyrain, pmi specializzata nei sistemi di sicurezza per auto e ideatrice del dispositivo anti aquaplaning Ais. Classe 1950, Razelli ha lavorato in Fiat Auto e Zanussi, diventando nel 1983 ceo della Gilardini Industriale. Dopo un'esperienza in Pirelli come president & ceo di Pirelli Cable North America e senior executive vice president prima della divisione Telecom e poi della divisione Energia, dal 2001 al 2003 è stato president & ceo di Fiamm. Dal 2003 è stato senior vice president della bdu di Fiat. Dal 2005 al 2015 è stato ad e dg di Magneti Marelli. E' anche presidente di Saffilo, industrial advisor di Fondo Strategico Italiano e vice president di Texa. (riproduzione riservata)

Il sindacato lamenta il mancato coinvolgimento. De Palma: ora un piano industriale e misure per quando finiranno gli incentivi

Fiom: nel board del gruppo non ci sono i lavoratori

DI ANDREA PIRA

Il nuovo consiglio d'amministrazione di Stellantis, il gruppo che nascerà dalla fusione di Fiat Chrysler con Peugeot, non convince i sindacati. A partire dall'indicazione di Fiona Clare Cicconi, ufficialmente rappresentante dei dipendenti. «Si tratta di una scelta dell'azienda. Non si tratta di una rappresentanza dei lavoratori, i quali non sono stati consultati né sui nomi né sulle modalità per arrivare alla scelta dei candidati», commenta a colloquio con MF-Milano Finanza Michele De Palma, segretario nazionale della Fiom-Cgil e responsabile per l'automotive. «A questo punto è necessario che il nuovo consiglio d'amministrazione convochi i sindacati per discutere del futuro sia del piano industriale sia delle garanzie occu-

pazionali. Sono questi i presupposti che interessano i lavoratori e che soltanto in un secondo momento portano alla contrattazione salariale», aggiunge.

La mancata consultazione è imputata a un ritardo dell'Italia sul fronte della partecipazione dei dipendenti alla gestione aziendale. «Mancano sistemi consolidati, come quelli tedesco o francese. Come Cgil abbiamo avanzato proposte in tal senso nell'ambito della Carta dei Diritti dei Lavoratori», aggiunge De Palma. «È stato un punto di debolezza dei sindacati italiani non avere una proposta unitaria, è necessario affrontarlo per il futuro». Sullo sfondo c'è però quella

che viene percepita come un'assenza del governo dalla partita Fca-Psa. «Il giorno dopo il closing dell'operazione ci troveremo a trattare con Carlo Tavares e con un'azienda che ha dentro lo Stato francese. Il ministro dello Sviluppo Economico italiano si limita invece a seguire e osservare», sottolinea il segretario nazionale Fiom.

Il ragionamento viene esteso alla necessità di un piano per il settore automobilistico che dia una prospettiva alla ripresa registrata per merito degli incentivi messi in campo con i decreti Rilancio e Agosto. «Occorre consolidare questa nuova saturazione degli impianti. Possiamo garantire 1,5

milioni di auto, ma se ci fermiamo a 750 mila la colpa non è dei lavoratori. L'aumento dei volumi è temporaneo, dobbiamo capire cosa fare quando gli incentivi finiranno a dicembre». La ricetta della Fiom è in quattro punti: «Occorrono incentivi modellati sul reddito, non serve un sostegno basato su un'unica taglia», spiega De Palma. «Ma affinché questo dia risultati occorre anche puntare sul mercato di massa, non solo sui modelli premium o di lusso». Il terzo punto per ridare slancio al mercato è mutuato dall'esperienza francese: rinnovare il parco mezzi della pubblica amministrazione in chiave verde ed elettrica, garantendo quindi volumi di produzione. Infine, conclude De Palma, bisogna mettere a punto un sistema per entrare nelle catene di produzione dell'idrogeno e delle batterie. (riproduzione riservata)



Michele De Palma