

Le trattative per la cessione di Iveco a FAW (Cina):
implicazioni e possibili strumenti a tutela dell'interesse
nazionale.

Santagada Francesco – Livadiotti Luca



Analytica for intelligence and security studies

Paper Intelligence
ISSN 2724-3796

Le trattative per la cessione di Iveco a FAW (Cina). Implicazioni e possibili strumenti a tutela dell'interesse nazionale.

Livadiotti Luca – Santagada Francesco

Correzioni e revisioni a cura del Dottor PANEBIANCO Andrea

Torino, marzo 2020



Le trattative per la cessione di Iveco a FAW (Cina): implicazioni e possibili strumenti a tutela dell'interesse nazionale

Executive Summary

Secondo le dichiarazioni di un portavoce del Gruppo, CNH Industrial è in trattativa per la cessione di Iveco alla FAW Group Corporation (FAW), primario produttore automobilistico cinese, la cui proprietà è riferibile alla Commissione per la Supervisione e l'Amministrazione dei Beni dello Stato cinese.

L'eventuale cessione di Iveco, che si configura come alternativa allo spin-off aziendale annunciato da CNH nel 2019, non include i veicoli militari di IVECO Defence Vehicles, storico fornitore dell'Esercito Italiano, ma riguarda potenzialmente tutti gli altri marchi di Iveco S.p.A., oltre a una quota di minoranza della società FPT (divisione motori del Gruppo CNH). Gli impatti dell'operazione sugli interessi italiani possono essere sia occupazionali, per oltre 8.000 dipendenti di Iveco e FPT sul territorio italiano, sia tecnologici, soprattutto in materia di biomobilità e progetti sull'utilizzo dell'idrogeno.

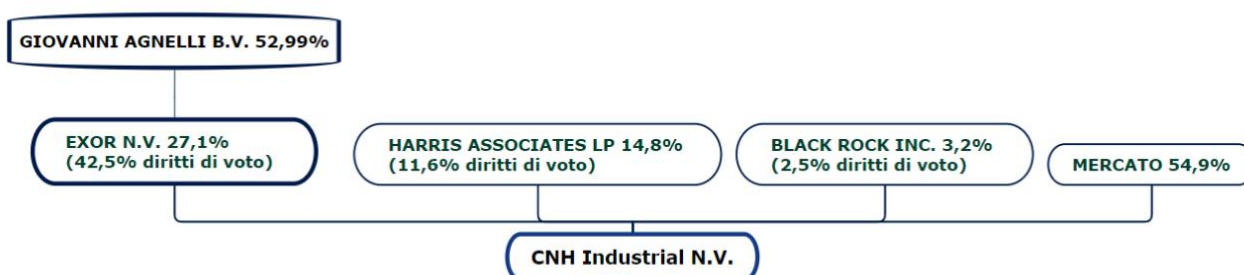
A fronte delle numerose richieste di intervento pubblico nell'operazione, lo Stato dispone, sulla base della normativa vigente, di tre possibili strumenti a tutela degli interessi nazionali: il Golden power, la cui attivazione dipende dal perimetro della trattativa tra CNH e FAW, infatti se la trattativa riguardasse soltanto i veicoli commerciali del settore trasporti (IVECO, IVECO BUS e Heuliez Bus), le condizioni per l'esercizio del Golden power sarebbero ridotte; il coinvolgimento nella proprietà di Iveco di Cassa Depositi e Prestiti (CDP), controllata all'83% dal Tesoro; infine, l'apertura di un tavolo negoziale gestito dal Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), che preveda un ruolo attivo del Ministero nelle trattative tra CNH e FAW, con l'obiettivo di tutelare i siti di produzione e l'occupazione.



1. Struttura societaria: Exor, CNH Industrial, Iveco

Il Gruppo Iveco è controllato al 100% da CNH Industrial N.V., multinazionale leader nel campo dei “capital goods”¹, di cui è azionista di maggioranza Exor N.V (holding finanziaria della famiglia Agnelli), che ne detiene al 31 dicembre 2020 il 27,1% del capitale sociale e il 42,5% dei diritti di voto². Il 14,8% della proprietà di CNH, corrispondente all’11,6% dei diritti di voto, appartiene a Harris Associates Lp, una società di investimento americana, mentre BlackRock Inc. possiede il 3,2% del capitale, corrispondente al 2,5% dei diritti di voto. Il restante 54,9% del capitale di CNH è detenuto dal mercato³.

Figura 1 - Diritti di proprietà e di voto per CNH Industrial N.V.



Elaborazione a cura degli autori⁴.

La holding Exor N.V, che controlla CNH, è a sua volta controllata al 52,99% dalla società di gestione degli investimenti Giovanni Agnelli B.V. (Presidente John Elkann)⁵, ha sede legale ad Amsterdam ed è quotata presso il Mercato Telematico Azionario (MTA) di Borsa Italiana. Exor “realizza investimenti concentrati in società globali in diversi settori, prevalentemente in Europa e Stati Uniti”⁶: è il maggiore azionista di CNH Industrial, FCA (Fiat Chrysler Automobiles, ora confluita in Stellantis), Ferrari, Juventus Football Club e GEDI (Gruppo editoriale); detiene inoltre il 100% del Gruppo riassicurativo Partner Re, il 43,4% del capitale sociale di The Economist Group e varie quote di società in altri settori attraverso la partecipazione in Welltec (tecnologie robotiche per l’industria petrolifera)⁷. Al 30 giugno 2020 il Valore dell’Attivo Netto⁸ di Exor era di 20,95 miliardi di dollari⁹.

Fino al 2013 Exor ha controllato direttamente la società FIAT Industrial, nata per raggruppare le attività del Gruppo connesse a veicoli industriali, macchine agricole e per le costruzioni, relativi motori e trasmissioni¹⁰. Il 30 settembre 2013, dalla fusione tra FIAT Industrial e CNH Global

¹ I “capital goods” (beni capitali) sono beni impiegati in atti di produzione, da cui si attende la reintegrazione del valore investito con un profitto. Vedi: Treccani, “capitale”, Enciclopedia online. <https://www.treccani.it/enciclopedia/capitale/#:~:text=L'espressione%20beni%20c.,Il%20c>

² CNH Industrial, “Annual Report, at December 31, 2020”, Securities and Exchange Commission Archives, 3 marzo 2021. https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1567094/000162828021003838/cnhi_ifrsxannualxreportx20.htm

³ Il Sole 24 Ore, “CNH Industrial”, Mercati. Ultimo accesso 8 marzo 2021: https://mercati.ilsole24ore.com/azioni/borsa-italiana/dettaglio-completo/CNHI.MI/analisi-fondamentale?refresh_ce

⁴ CNH Industrial, “Annual Report, at December 31, 2020”, Securities and Exchange Commission Archives, 3 marzo 2021. https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1567094/000162828021003838/cnhi_ifrsxannualxreportx20.htm

⁵ Il Sole 24 Ore, “CNH Industrial”, Mercati. Ultimo accesso 8 marzo 2021: https://mercati.ilsole24ore.com/azioni/borsa-italiana/dettaglio-completo/CNHI.MI/analisi-fondamentale?refresh_ce

⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

⁸ Il Net Asset Value (NAV) misura i valori di mercato delle attività del portafoglio di partecipazioni al netto delle passività.

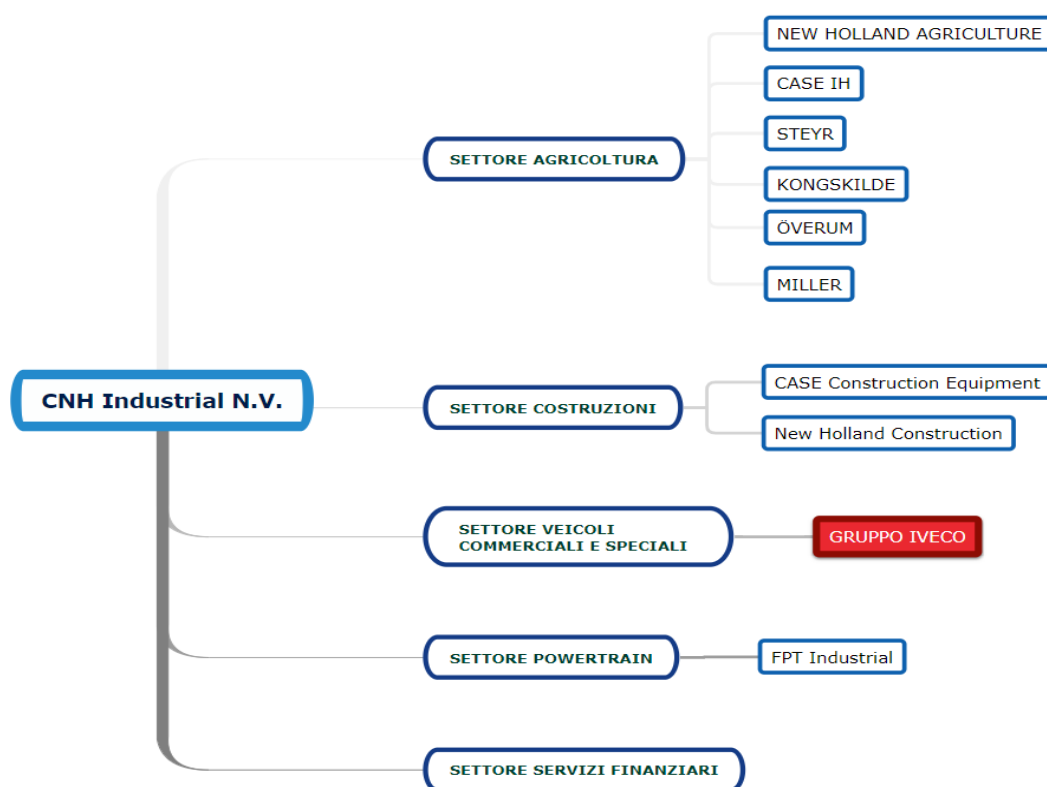
⁹ Il Sole 24 Ore, “Exor”, Mercati. Ultimo accesso 8 marzo 2021: https://mercati.ilsole24ore.com/azioni/borsa-italiana/dettaglio-completo/EXO.MI?refresh_ce

¹⁰ Treccani, “FIAT”, Lessico del XXI secolo (2012). https://www.treccani.it/enciclopedia/fiat_%28Lessico-del-XXI-Secolo%29/



(macchine per l'agricoltura e l'edilizia), è nata CNH Industrial, che ha sede legale ad Amsterdam, sede operativa a Londra ed è quotata sia al New York Stock Exchange (NYSE) che al Mercato Telematico Azionario (MTA) di Borsa Italiana. CNH è a capo di un Gruppo attivo nella progettazione, produzione e commercializzazione di “macchine per l'agricoltura e movimento terra, camion, veicoli commerciali, autobus e veicoli speciali oltre ad un ampio portfolio di applicazioni powertrain”¹¹. Il Gruppo, che ha oltre 64.000 dipendenti, è presente in 180 Paesi, con 12 marchi, 67 stabilimenti produttivi e 56 centri di Ricerca e Sviluppo¹², e ha registrato nel 2020 un fatturato di 26,03 miliardi di dollari, con una flessione del 7% rispetto ai 28,08 miliardi del 2019¹³. Le attività produttive e industriali di CNH sono organizzate in cinque settori: agricoltura, costruzioni, veicoli commerciali e speciali, powertrain, servizi finanziari.

Figura 2 - Struttura societaria di CNH Industrial secondo i 5 settori di riferimento



Elaborazione a cura degli autori¹⁴.

Come indicato nella Figura 2, al settore “veicoli commerciali e speciali” corrisponde il Gruppo Iveco (Iveco S.p.A.), che nel 2020 ha contribuito per oltre un terzo al fatturato di CNH Industrial, con ricavi per oltre 9,4 miliardi di dollari, incidendo per 169 milioni di dollari sul risultato operativo¹⁵ (EBIT- *Earnings Before Interest and Taxing*¹⁶). Iveco S.p.A. ha sede legale a Torino e stabilimenti dislocati

¹¹Sito CNH Industrial, Homepage. Ultimo accesso 8 marzo 2021: <https://www.cnhindustrial.com/it-it/Pages/homepage.aspx>

¹²Il Sole 24 Ore, “CNH Industrial”, Mercati. Ultimo accesso 8 marzo 2021: https://mercati.ilsole24ore.com/azioni/borsa-italiana/dettaglio-completo/CNHI.MI/analisi-fondamentale?refresh_ce

¹³ Ibid.

¹⁴CNH Industrial, “Annual Report, at December 31, 2020”, Securities and Exchange Commission Archives, 3 marzo 2021. https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1567094/000162828021003838/cnhi_ifrsxannualxreportx20.htm

¹⁵Ibid.

¹⁶ Earnings Before Interest and Taxes (EBIT) rappresenta una misura di risultato operativo prima della deduzione degli oneri finanziari e delle imposte. Vedi: Borsa Italiana, “Earnings Before Interest and Taxes”, Glossario Finanziario.



in 11 Paesi e opera con 6 marchi che ne fanno un Gruppo industriale multinazionale¹⁷. Oltre al marchio IVECO, che progetta, produce e distribuisce veicoli leggeri, medi e pesanti per il trasporto e la distribuzione merci, rientrano nel Gruppo i marchi IVECO BUS e Heuliez Bus, che producono e commercializzano autobus pendolari e da turismo; il marchio IVECO ASTRA per le applicazioni pesanti stradali e off-road, ovvero nelle miniere, in cava, nei cantieri e nei settori del trasporto di petrolio & gas e dei carichi eccezionali; il marchio Magirus, che opera nel settore dei mezzi antincendio; infine, il marchio IVECO Defence Vehicles, che sviluppa e produce veicoli tecnologicamente all'avanguardia specializzati per i comparti della Difesa e della protezione civile.

Figura 3 - Struttura del Gruppo Iveco e relativi diritti di proprietà delle società del Gruppo



Elaborazione a cura degli autori¹⁸.

Tutti e 6 i marchi di Iveco sono coinvolti nello spin-off aziendale previsto da CNH nel 2019, infatti nel settembre di quell'anno CNH Industrial ha presentato a New York il suo nuovo piano industriale denominato "Transform 2 Win" ("Cambiare per vincere"). Si tratta di un piano strategico quinquennale (2020-2024), il cui obiettivo principale è "trasformare la struttura e la performance del Gruppo così da consentire ai suoi cinque segmenti operativi di esprimere il loro pieno potenziale"¹⁹.

Punto centrale della strategia di CNH è la separazione delle attività "On-Highway" (ossia "su strada", dunque i veicoli commerciali e il relativo settore *powertrain*) da quelle "Off-Highway" (ovvero i veicoli per l'agricoltura e le costruzioni e i veicoli speciali), che si dovrebbe finalizzare con la creazione di due società quotate (in un primo momento prevista per inizio 2021).

La risultante struttura societaria vedrebbe l'attività "On-Highway" articolata come indicato nella Figura 4.

<https://www.borsaitaliana.it/borsa/glossario/>

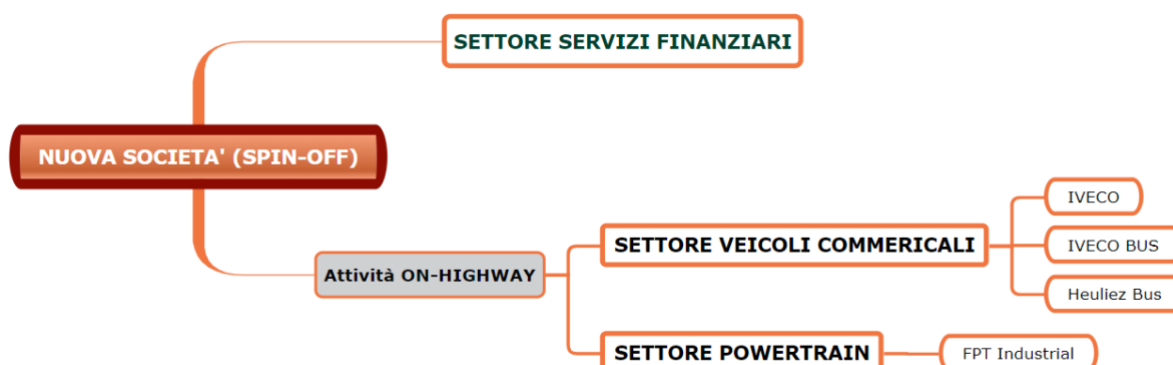
¹⁷CNH Industrial, "2019 EU-IFRS Annual Report", p. 232-40. https://www.cnhindustrial.com/it-it/investor_relations/financial_information/Pages/annual_reports.aspx

¹⁸ Ibid.

¹⁹ CNH Industrial, "CNH Industrial presenta la propria strategia "Transform 2 Win" per la creazione di valore per gli stakeholder nel corso dell'Investor Day di New York", Comunicato stampa, 2 settembre 2019 <https://www.iveco.com/italy/sala-stampa/comunicato/pages/cnh-industrial-presenta-la-propria-strategia-transform-2-win.aspx>



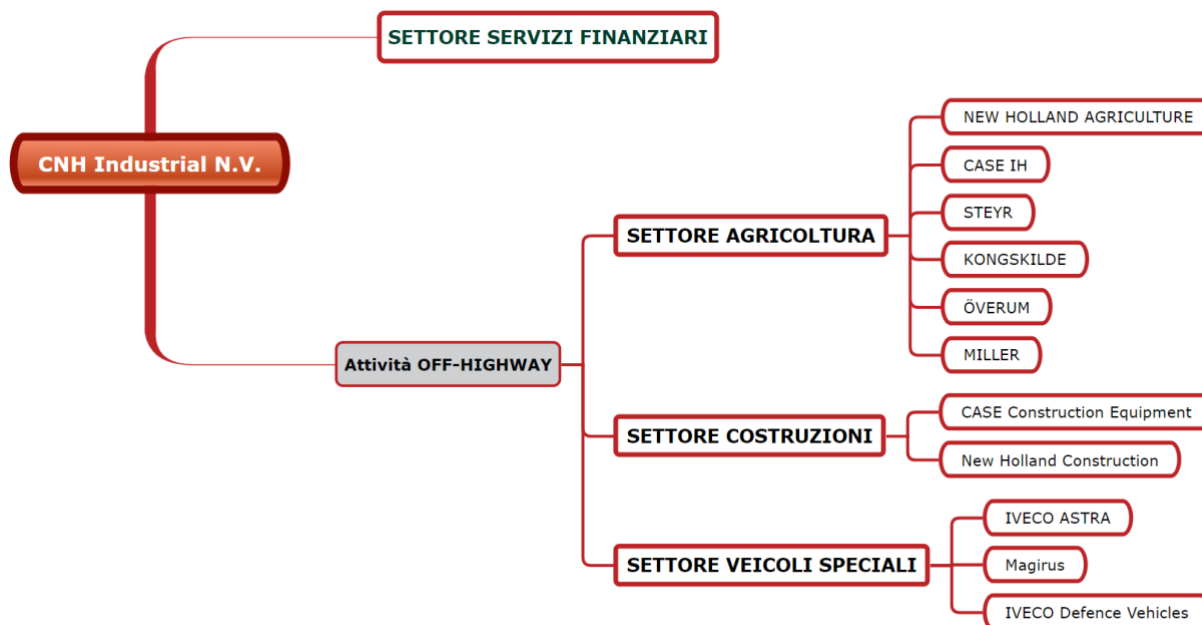
Figura 4 - Struttura della nuova società risultante dallo spin-off per l'attività "On-Highway"



Elaborazione a cura degli autori²⁰.

La società FPT (motori) è determinante per l'intera struttura di CNH poiché è in grado di fornire "un'indipendenza strategica in un'area chiave dove la concorrenza è particolarmente intensa"²¹. L'attività Off-Highway comprenderebbe invece altri tre settori operativi di CNH, ovvero agricoltura, costruzione e veicoli speciali, di cui fanno parte IVECO ASTRA, Magirus e IVECO Defence Vehicles, come descritto nella Figura 5.

Figura 5 - Struttura di CNH Industriale N.V. risultante dallo spin-off (attività "Off-Highway")



Elaborazione a cura degli autori²².

Il previsto spin-off, se da una parte è stato ritardato dalla crisi pandemica e rinviato a dopo il 2021,

²⁰ Ibid.

²¹ CNH Industrial, "2019 Annual Report on Form 20-F", p.22. https://www.cnhindustrial.com/it-it/investor_relations/shareholder_meetings/documenti/2020/CNHI%20-%20US%20GAAP%2020-F%20-%20Final.pdf

²² Ibid.



dall'altra è diventato alternativo a una nuova soluzione, ovvero la potenziale cessione di parte del Gruppo Iveco e di FPT Industrial a un concorrente internazionale. Nonostante le diverse indiscrezioni in questo senso nel corso di tutto il 2020, le dichiarazioni ufficiali²³ si sono mantenute nel solco della realizzazione dello spin-off e di un forte controllo di Exor, principale azionista di CNH Industrial. Tuttavia, nella relazione annuale di CNH Industrial sul bilancio 2020, il Gruppo ha precisato di “non poter assicurare che lo spin-off avverrà”²⁴.

Secondo l'agenzia di stampa Reuters, la compagnia automobilistica cinese FAW ha avanzato una prima offerta di acquisto per Iveco nell'estate 2020 per un valore di 3 miliardi di dollari, tuttavia, CNH Industrial ha considerato l'offerta troppo bassa e ha congelato le contrattazioni a settembre dello stesso anno²⁵. Nel gennaio 2021 la stampa specialistica ha dato notizia della ripresa delle trattative tra i due gruppi: “un portavoce di CNH Industrial (...) ha confermato che il Gruppo è in trattative preliminari sulle attività industriali di Iveco con FAW Jiefang”²⁶, la sussidiaria di FAW Group che produce camion con il marchio Jiefang. L'offerta di FAW dovrebbe superare i 3,5 miliardi (valore di un'offerta alternativa della Shandong Heavy Industry, un altro conglomerato cinese). Il giorno dopo le indiscrezioni, la quotazione del titolo CNH ha registrato un +6,64% (10,99 euro) e diverse banche d'investimento, incluse Equita e Banca Akros, hanno dato un giudizio "positivo" sulla trattativa di vendita²⁷, ritenendo che quest'ultima possa contribuire ad uno sviluppo dimensionale e geografico del Gruppo Iveco.

Va infatti ricordato che Iveco, CNH Industrial ed Exor sono soggetti giuridici interamente privati, operanti sui mercati internazionali in regime di libera concorrenza, e che le loro strategie industriali e finanziarie rispondono a logiche di mercato, sulle quali eventuali interventi pubblici possono agire solo in virtù di solidi presupposti normativi.

2. Struttura societaria: FAW

FAW, abbreviazione di China FAW Group Corporation e precedentemente China First Automobile Works, è stata fondata nel 1953 (inizio del primo piano quinquennale di Mao Zedong, 1953-57), con il sostegno dell'Unione Sovietica. Oggi è il secondo produttore cinese nel settore *automotive* per fatturato²⁸ e la sua proprietà è interamente riferibile alla Commissione per la Supervisione e l'Amministrazione dei Beni dello Stato, un comitato speciale del Consiglio di Stato cinese (l'organo

²³Secondo l'Amministratore Delegato di Exor, John Elkann, «CNH Industrial... sostiene gli ambiziosi obiettivi del piano industriale e continuerà a essere l'azionista di riferimento di entrambe le società che nasceranno dallo spin off». Vedi: Il Fatto Quotidiano, “Cnh Industrial, scissione Iveco e Fpt dal 2021: Exor rimane azionista di riferimento. Fiom: “Ora confronto su ricadute occupazionali””, 3 settembre 2019, <https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/09/03/cnh-industrial-scissione-iveco-e-fpt-dal-2021-exor-rimane-azionista-di-riferimento-fiom-ora-confronto-su-ricadute-occupazionali/5427433/>.

Anche la CEO *pro tempore* Suzanne Heywood, nominata a marzo 2020 e già Presidente di CNH, ha ribadito il perseguimento della strategia aziendale adottata nel settembre 2019, non precisando la chiusura temporale dell'operazione in essere, ma estendendola sostanzialmente fino a termine pandemia: «la tempistica originale per l'attuazione di tale scissione sarà estesa a causa delle condizioni di mercato»; dunque, «sebbene i fondamenti della nostra strategia (...) siano forti e restino validi, dovremo anche essere flessibili e intelligenti nel modo in cui ci adattiamo alle sfide che dobbiamo affrontare». Vedi: Piovaccari G., “Italy's CNH stalls spin-off as crisis tips it into loss”, Reuters, 6 maggio 2020, <https://www.reuters.com/article/idUSKBN22I23B>; Reuters Staff, “CNH Industrial may delay Iveco, FPT spin-off due to coronavirus crisis”, Reuters, 27 marzo 2020, <https://www.reuters.com/article/idUSL8N2BK6F2>.

Sempre Suzanne Heywood ha recentemente dichiarato che il nuovo CEO Scott (in carica da gennaio 2021) «è determinato ad attuare e portare a termine la strategia che la Società ha presentato nel proprio Capital Markets Day nel 2019, incluso il piano di spin-off delle attività on-highway». Vedi: CNH, “CNH Industrial annuncia la nomina del nuovo Chief Executive Officer”, Comunicato stampa 17 novembre 2020, https://www.cnhindustrial.com/it-it/media/press_releases/Documents/2020/novembre/20201117_CS_CNH_Industrial_Announces_New_CEO.pdf

²⁴ CNH Industrial, “Annual Report, at December 31, 2020”, Securities and Exchange Commission Archives, 3 marzo 2021. https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1567094/000162828021003838/cnhi_ifrsxannualxreportx20.htm

²⁵Julie Zhu, Yilei Sun, Giulio Piovaccari, “Italy's CNH and China's FAW in talks over truckmaker Iveco”, Reuters, 6 gennaio 2021. <https://www.reuters.com/article/idUSKBN29B16H>

²⁶Ibid.

²⁷Ibid. Vedi anche: Annicchiarico A., “Cnh Industrial, prende quota la vendita di Iveco ai cinesi di Faw”, Il Sole 24 Ore, 6 gennaio 2021. <https://www.ilssole24ore.com/art/cnh-industrial-prende-quota-vendita-iveco-cinesi-faw-ADz44vBB>

²⁸Fortune, “Global 500”, Rankings. <https://fortune.com/global500/2020/search/?sector=Motor%20Vehicles%20%26%20Parts>

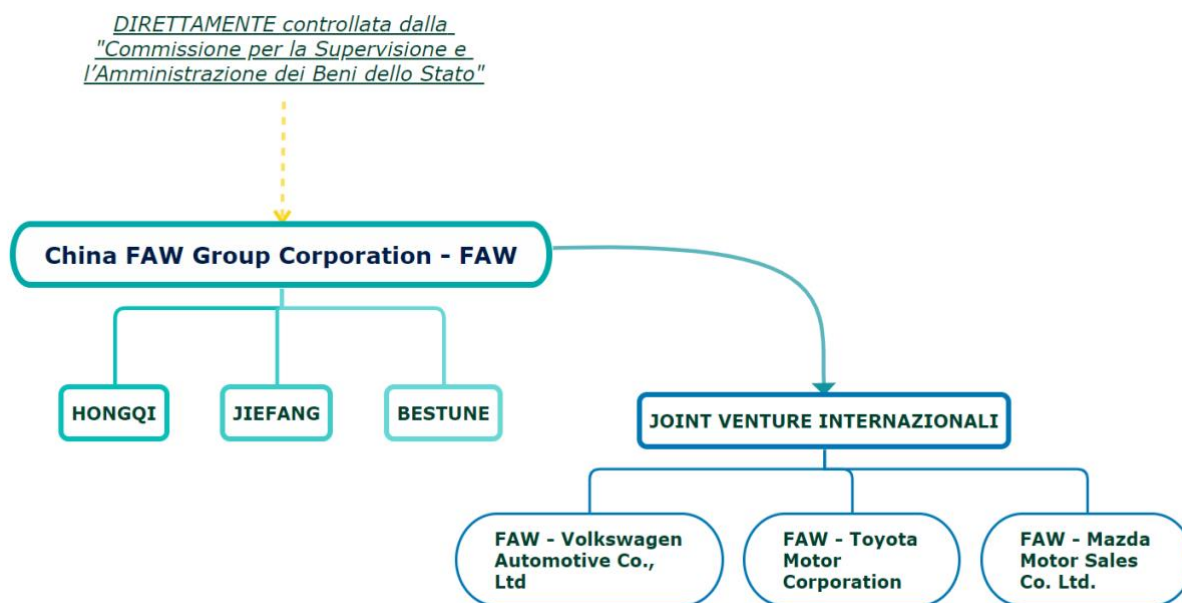


esecutivo più alto della Repubblica popolare, composto dal primo ministro, vicepremier, consiglieri di Stato e membri del governo) responsabile per la gestione delle grandi imprese a controllo pubblico, inclusa la nomina dei loro vertici. L'attuale Presidente del Consiglio di amministrazione di FAW è infatti Xu Liuping, che è anche *Deputy Party Secretary* del Partito Comunista Cinese²⁹, un termine usato per indicare membri del Partito che occupano posizioni di leadership nel settore industriale per tutelarne gli interessi.

FAW ha il suo quartier generale nella città di Changchun, nella provincia settentrionale di Jilin, considerata "culla dell'industria automobilistica cinese"³⁰; gli stabilimenti di produzione si trovano nelle province di Jilin, Liaoning e Heilongjiang (Cina nord-orientale), nella provincia dello Shandong e nella municipalità di Tianjin (Cina orientale), nella regione autonoma del Guangxi Zhuang e nella provincia di Hainan (Cina meridionale), nelle province di Sichuan e dello Yunnan (Cina sud-occidentale). Insieme a SAIC Motor Corp, Dongfeng Motor e Chang'an Motor, FAW fa parte delle "Big Four" dell'industria *automotive* cinese a controllo statale³¹.

Il Gruppo include, tra gli altri, i marchi Hongqi (autovetture di lusso, storicamente per diplomatici e membri del Partito), Jiefang (camion) e Bestune, e il suo core business comprende anche *joint venture*³² con le più importanti case automobilistiche europee e asiatiche, come Volkswagen, Toyota e Mazda. La produzione complessiva di vetture nel 2019 è stata di circa 3,5 milioni di unità³³ e il fatturato di 78,7 miliardi di euro, grazie a una dotazione di oltre 130.000 dipendenti.

Figura 6 – Marchi più importanti e principali joint venture della China FAW Group Corporation



Elaborazione a cura degli autori³⁴.

²⁹ Regione Emilia-Romagna, "Il futuro è qui: investimento da 1 miliardo di euro per produrre auto di alta gamma full electric e plug in nella Motor Valley", 2 febbraio 2021. <https://www.regione.emilia-romagna.it/notizie/2021/febbraio/motor-valley-il-futuro-e-qui>

³⁰ Ibid.

³¹ Xinhuanet, "New policy to encourage China's carmaker consolidation", 22 febbraio 2010. https://web.archive.org/web/20110609204715/http://news.xinhuanet.com/english2010/china/2010-02/22/c_13182876.htm

³² Con *joint venture* ci si riferisce ad un accordo in base al quale due o più soggetti, solitamente imprese, si impegnano a collaborare per un progetto comune (sia esso di natura industriale o commerciale) o decidono di sfruttare congiuntamente le loro sinergie, il loro *know-how* o il loro capitale. Borsa Italiana, "Joint Venture", Formazione. <https://www.borsaitaliana.it/notizie/sotto-la-lente/joint-venture160.htm>

³³ FAW Website, Financial Data. <http://www.faw.com/fawen/gvjt36/jtgl59/jvsj87/index.html>

³⁴ Treccani, "China Faw Group", Dizionario di Economia e Finanza (2012). https://www.treccani.it/enciclopedia/china-faw-group_%28Dizionario-di-Economia-e-Finanza%29/



Il 2 febbraio 2021 FAW ha confermato un investimento da 1 miliardo di euro, in collaborazione con l'americana Silk EV (specializzata nei veicoli a nuova energia o NEV), nella cosiddetta "Motor Valley"³⁵ dell'Emilia-Romagna, dove verranno progettate e prodotte vetture di alta gamma elettriche e plug-in. La produzione avverrà sia nella regione italiana che a Changchun, dove si trova il quartier generale di FAW e le nuove vetture si legheranno al brand Hongqi, mentre l'attività di Ricerca e Sviluppo sarà svolta soprattutto sul territorio italiano, sotto la guida del designer Walter De Silva, in un "futuristico centro di innovazione, completamente interconnesso"³⁶ realizzato da FAW e Silk EV. Il presidente di FAW, Xu Liuping, ha definito la *joint venture* un traguardo importante "nell'ambito dell'iniziativa Belt & Road", mentre Stefano Bonaccini, Presidente della Regione Emilia-Romagna, ha sottolineato che il progetto "si inserisce perfettamente nel Green New Deal cui guarda l'Europa, che ha nella motorizzazione ibrida, elettrica e in prospettiva all'idrogeno, una delle proprie priorità"³⁷. Infatti, secondo l'emittente britannica BBC, gli investimenti in Italia, così come la recente partnership con Audi (gennaio 2021), rispondono all'obiettivo di FAW di "guadagnare terreno nel mercato mondiale delle auto elettriche"³⁸, anche nei confronti di *competitor* domestici come SAIC Motor e Geely (impresa privata). Sempre secondo la BBC, FAW punta a "elettrificare" tutti i suoi modelli di lusso (Hongqi) entro il 2025³⁹. Infatti, il piano industriale strategico "Made in China 2025", pubblicato a maggio 2015 dal Governo del primo ministro Li Keqiang, considera il settore delle auto elettriche "una delle 10 industrie ad alta tecnologia in cui creare campioni nazionali in grado di competere a livello globale"⁴⁰.

Si ricordi, infine, che negli anni scorsi il Gruppo Iveco ha attivato diverse partnership in Cina: non solo la *joint venture* con SAIC Motor (controllo statale) per i furgoni Daily, ma anche una collaborazione (ancora da definire) con la start-up Plus, che è legata proprio a FAW, in materia di tecnologie per veicoli pesanti a guida autonoma.

In conclusione, FAW, la cui proprietà e gestione sono interamente riconducibili allo Stato cinese, è un Gruppo chiave per l'intera industria *automotive* in Cina e sta conducendo una politica di investimento in linea con l'obiettivo di politica industriale pubblica di conquistare un ruolo primario nel mercato emergente delle auto elettriche e plug-in.

3. Il perimetro della trattativa

Secondo le dichiarazioni di un portavoce di CNH, citato dall'agenzia di stampa Reuters (6 gennaio 2021), "non è stato raggiunto alcun accordo finale sul perimetro o sulla natura della cooperazione. Ulteriori informazioni, in linea con i requisiti legali e regolamentari, saranno divulgate al momento opportuno"⁴¹. Nonostante l'assenza di altre precisazioni ufficiali da parte di CNH Industrial o FAW, un'indicazione sulla cornice della trattativa, ovvero sulle divisioni del Gruppo Iveco potenzialmente coinvolte nell'operazione, è giunta dal Ministero della Difesa italiano. Un comunicato stampa del 22 gennaio 2021, relativo ad un incontro tra il Ministro della Difesa Guerini e l'Ad di IVECO Defence

³⁵ "La Motor Valley è un distretto industriale unico al mondo forte di 16.500 aziende e oltre 90mila addetti, con 16 miliardi di fatturato annuo e un export di 7 miliardi. Qui hanno radici e sede marchi noti in tutto il mondo: Automobili Lamborghini, Dallara, Ducati, Ferrari, Haas, Magneti Marelli, Maserati, Pagani e Toro Rosso". Vedi: Regione Emilia-Romagna, "Il futuro è qui: investimento da 1 miliardo di euro per produrre auto di alta gamma full electric e plug in nella Motor Valley", 2 febbraio 2021. <https://www.regione.emilia-romagna.it/notizie/2021/febbraio/motor-valley-il-futuro-e-qui>

³⁶ Ibid.

³⁷ Ibid.

³⁸ BBC News, "Audi to make electric cars with China's oldest carmaker FAW", 20 gennaio 2021. <https://www.bbc.com/news/business-55728337>;

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Sole 24 Ore, "La Cina studia la futura messa al bando delle auto a benzina e diesel", 10 settembre 2017. <https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-studia-futura-messa-bando-auto-benzina-e-diesel-AEAWCkQC>

⁴¹ Julie Zhu, Yilei Sun, Giulio Piovaccari, "Italy's CNH and China's FAW in talks over truckmaker Iveco", Reuters, 6 gennaio 2021. <https://www.reuters.com/article/idUSKBN29B16H>



Vehicles, Ing. Catalano, rende noto che quest'ultimo, su richiesta esplicita del Ministro, "ha escluso che la sua realtà societaria e produttiva, di interesse strategico per la Difesa, sia oggetto dell'interesse cinese né tantomeno coinvolta nell'eventuale cessione"⁴².

Il Ministro Guerini, preso atto dell'esclusione dei veicoli militari di IVECO DV dall'eventuale cessione a FAW, "ha voluto comunque sottolineare che, anche se non di diretto interesse per la Difesa, intende mantenere alta l'attenzione nei confronti di una operazione che riguarda un settore, quello dell'*automotive*, strategico per il tessuto industriale nazionale"⁴³.

In conclusione, ad eccezione del citato comunicato stampa, non sono disponibili altre informazioni ufficiali sul perimetro della trattativa in corso, che dunque potrebbe riguardare tutti i marchi del Gruppo ad esclusione di IVECO DV: i veicoli commerciali di IVECO e IVECO BUS e Heuliez Bus e i veicoli speciali di IVECO ASTRA e Magirus, in aggiunta a una quota di minoranza di FPT (la divisione motori di CNH Industrial).

In merito all'impatto dell'eventuale cessione, secondo il perimetro indicato, sono potenzialmente interessati dalle trattative di vendita più di 8.000 dipendenti italiani e diversi siti produttivi sul territorio nazionale.

Figura 7 - Stabilimenti del Gruppo Iveco (più FPT Industrial) in Italia

IVECO/IVECO BUS	<i>SUZZARA</i>	PRODUZIONE, Ricerca e Sviluppo (R&S)
	<i>GENOVA</i>	PRODUZIONE, R&S
	<i>TORINO</i>	R&S
	<i>TORINO</i>	R&S
	<i>TORINO</i>	R&S
IVECO ASTRA	<i>PIACENZA</i>	PRODUZIONE, R&S
IVECO MAGIRUS	<i>BRESCIA</i>	PRODUZIONE, R&S
IVECO DEFENCE VEHICLES	<i>BOLZANO</i>	PRODUZIONE, R&S
	<i>TREVISO</i>	PRODUZIONE
FPT INDUSTRIAL	<i>FOGGIA</i>	PRODUZIONE
	<i>PREGNANA</i>	PRODUZIONE, R&S
	<i>TORINO</i>	PRODUZIONE, R&S
	<i>TORINO</i>	R&S
	<i>TORINO</i>	PRODUZIONE

*Elaborazione a cura degli autori*⁴⁴.

⁴² Ministero della Difesa, Comunicato del 22 gennaio 2021 (Roma), https://www.difesa.it/Il_Ministro/Comunicati/Pagine/Difesa-ministro-Guerini-incontra-ad-Iveco--Defence-Vehicles-Catalano.-Iveco-DV-partner-importante-nello-sviluppo-tecnologi.aspx. Nello stesso comunicato viene ribadita l'importanza di IVECO DV, che investe tra il 6 e l'8% dei ricavi annui in attività di ricerca e sviluppo, come partner del Ministero della Difesa nello sviluppo di tecnologie per le Forze Armate, in particolare "nel settore dei mezzi per la componente terrestre e per la componente anfibia". Tra gli eventi più recenti che testimoniano l'importanza della collaborazione si possono citare: la firma di un contratto tra il Consorzio Iveco-Oto Melara (Cio, joint venture IVECO DV-Leonardo S.p.A.) e il Ministero della Difesa (Direzione Armamenti terrestri) per il *procurement* di 96 blindo Centauro II con opzione per altre 10 (30 dicembre 2020); la presenza di IVECO DV, insieme a Leonardo e ai vertici militari italiani, alla presentazione del report "Prospecta" dello Stato Maggiore in materia di "sinergie tra difesa, industria e ricerca" (2 febbraio 2021). Vedi: Analisi Difesa, "Altri 86 blindo Centauro 2 (più 10 in opzione) per l'Esercito Italiano", 30 dicembre 2020, <https://www.analisedifesa.it/2020/12/altri-86-blindo-centauro-2-piu-10-in-opzione-per-lesercito-italiano/>; Marco Ludovico, "Sciami di robot e 5G: sfida innovazione per l'Esercito," Il Sole 24 Ore, 2 febbraio 2021, https://www.ilsole24ore.com/art/sciami-robot-e-5g-sfida-innovazione-l-esercito-AD8uK5GB?refresh_ce=1

⁴³ Ministero della Difesa, Comunicato del 22 gennaio 2021 (Roma), https://www.difesa.it/Il_Ministro/Comunicati/Pagine/Difesa-ministro-Guerini-incontra-ad-Iveco--Defence-Vehicles-Catalano.-Iveco-DV-partner-importante-nello-sviluppo-tecnologi.aspx

⁴⁴ Sito CNH, "Il nostro perimetro globale", Mappa interattiva. Ultimo accesso 8 marzo 2021: <https://www.cnhindustrial.com/it->



Altrettanto notevole potrebbe essere la ricaduta tecnologica per il tessuto produttivo nazionale, poiché la cessione avrebbe un impatto sulla partnership di CNH con Nikola(2019), marchio americano specializzato in camion elettrici e a idrogeno, e sul *Memorandum of Understanding* per la cooperazione tecnologica e commerciale con Snam (2020), due collaborazioni che puntano a contribuire alla “decarbonizzazione del settore dei trasporti a livello italiano e internazionale, attraverso lo sviluppo della biomobilità e dell’idrogeno”⁴⁵. La strategia europea per l’idrogeno⁴⁶ costituisce il riferimento normativo per il piano italiano sulle “hydrogen valleys”, i cui investimenti saranno sostenuti probabilmente con risorse identificate nel “Recovery Plan” (2 miliardi previsti nella prima bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza⁴⁷). La “Piemonte Hydrogen Valley” è al momento “l’hub centrale per lo sviluppo dell’idrogeno in Italia”⁴⁸ anche grazie al lavoro di Iveco e FPT, che da alcuni anni sono impegnate in un programma torinese “sui propulsori fuel cell a idrogeno”⁴⁹ per i camion per il trasporto a lungo raggio. Per questo, l’eventuale cessione di Iveco/FPT potrebbe incidere sull’obiettivo di guadagnare un ruolo di prim’ordine nel mercato europeo delle *hydrogen technologies* e “promuovere nuove opportunità di crescita e occupazione”⁵⁰. A proposito dell’eventuale vendita del Gruppo Iveco a un’azienda di Stato cinese, il Ministro dello Sviluppo Economico del nuovo Governo Draghi, Giancarlo Giorgetti (insediatosi il 13 febbraio 2021), ha infatti dichiarato di considerare strategico “questo tipo di produzione che può anche essere oggetto di riconversione industriale”⁵¹ (4 marzo 2021).

In definitiva, il potenziale impatto dell’operazione riguarda sia oltre 8.000 dipendenti di Iveco e FPT e i siti industriali presenti sul territorio nazionale, sia lo sviluppo delle tecnologie strategiche destinate a trasformare il mercato *automotive* e un intero modello di crescita economica sostenibile.

4. Strumenti a tutela degli interessi italiani

Nella figura che segue (Figura 8) sono indicati i tre strumenti a disposizione dello Stato, insieme ai profili rilevanti di ciascuno di essi, per la tutela degli interessi nazionali relativamente all’eventuale cessione di Iveco: il Golden power, le cui possibilità di esercizio dipendono dal perimetro della trattativa, che a sua volta può determinare diversi effetti problematici; l’intervento della Cassa Depositi e Prestiti, sulla base delle operazioni consentite dalle normative vigenti; il ruolo attivo del Ministero dello Sviluppo Economico nella trattativa tra CNH e FAW, a tutela degli stabilimenti e dell’occupazione.

[it/know_us/cnh_industrial_worldwide/Pages/interactive_map.aspx](http://know_us/cnh_industrial_worldwide/Pages/interactive_map.aspx)

⁴⁵ Rocco Zagaria, “Energia pulita: La via dell’idrogeno”, Conquiste del Lavoro, 21 febbraio 2021. <http://www.conquistedellavoro.it/economia/la-via-dell-idrogeno-1.2577395>

⁴⁶ Commissione europea, “A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe”, COM (2020) 201 final, 8 luglio 2020. https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/hydrogen_strategy.pdf

⁴⁷ Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (#NEXTGENERATIONITALIA), approvato dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio 2021. http://www.governo.it/sites/new.governo.it/files/PNRR_2021_0.pdf

⁴⁸ Rocco Zagaria, “Energia pulita: La via dell’idrogeno”, Conquiste del Lavoro, 21 febbraio 2021. <http://www.conquistedellavoro.it/economia/la-via-dell-idrogeno-1.2577395>

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Gabriele Carrer, “Iveco ai cinesi? Giorgetti parla di Golden power, e non esclude...”, Formiche.net, 4 marzo 2021. <https://formiche.net/2021/03/giorgetti-iveco-faw-golden-power/>



Figura 8 - Tre strumenti a disposizione dello Stato per la tutela dei suoi interessi relativi all'eventuale cessione di Iveco

1. Golden power:

<u>PERIMETRO DELLA TRATTATIVA CNH-FAW</u>	<u>EFFETTI PROBLEMATICI DELLA CESSIONE</u>	<u>ESERCIZIO DEI «POTERI SPECIALI»</u>
Inclusione IVECO Defence Vehicles (IVECO DV)	Importanza strategica per la Difesa e ricambistica	Possibile per questioni di «sicurezza nazionale»
Inclusione ASTRA e Magirus (senza IVECO DV)	Tecnologie contigue al settore militare	Possibile per questioni di «sicurezza nazionale»
Soltanto veicoli commerciali (IVECO/IVECO BUS)	Eventuali danni agli «attivi strategici» nel settore trasporti	Spazi di attivazione ridotti (eventualmente prescrizioni vincolanti)

2. Cassa Depositi e Prestiti – linee di intervento:

1) d.l. 34/2011 (acquisto di partecipazioni «a fini di politica industriale»)

2) Patrimonio Destinato, istituito con d.l. 24/2020 (prestiti, aumenti di capitale e acquisti di azioni «a condizioni di mercato»)

3. Ministero dello Sviluppo Economico: ruolo attivo nelle trattative tra CNH e FAW

Elaborazione a cura degli autori.

4.1. Golden power

Il Golden power è lo strumento giuridico a disposizione del Governo italiano per la tutela degli interessi economici, finanziari, industriali e scientifici, esercitabile nella forma di veto o assenso condizionato a operazioni d'acquisto e delibere societarie di aziende in settori strategici. La disciplina dei “poteri speciali”, istituita con il d.l. n. 21/2012, è stata globalmente riformata dal Decreto Liquidità (d.l. 23/2020) dell'8 aprile 2020, per far fronte ai rischi di indebolimento competitivo e di vulnerabilità delle nostre aziende connessi alle ricadute economiche della pandemia Covid-19. Il Decreto Liquidità ha inciso “su ciascuno dei pilastri su cui si fonda la disciplina Golden Power”⁵²:

1. ha esteso l'ambito di applicazione a un numero crescente di settori. Al momento sono inclusi: (i) le infrastrutture critiche, siano esse fisiche o virtuali, tra cui l'energia, i trasporti, l'acqua, la salute, le comunicazioni, i media, il trattamento o l'archiviazione di dati, le infrastrutture aerospaziali, di difesa, elettorali o finanziarie (incluso il settore creditizio-assicurativo); (ii) le tecnologie critiche e i prodotti a duplice uso, tra cui l'intelligenza artificiale, la robotica, i semiconduttori, la cybersicurezza, le tecnologie aerospaziali, di difesa, di stoccaggio dell'energia, quantistica e nucleare, nonché le nanotecnologie e le biotecnologie; (iii) la sicurezza dell'approvvigionamento di fattori produttivi critici, tra cui l'energia e le materie prime, nonché la sicurezza alimentare; (iv) l'accesso a informazioni sensibili, compresi i dati personali, o la capacità di controllare tali informazioni; (v) la libertà e il pluralismo dei media;
2. ha introdotto soglie più basse oltre le quali si concretizza l'obbligo di notifica. Per le imprese extra-europee è sufficiente l'acquisto di una quota di capitale sociale superiore al 10%;

⁵² Chiomenti, “Il rafforzamento del Golden Power nell'emergenza sanitaria ed economica: guida alle modifiche normative” (aprile 2020): 3. https://www.chiomenti.net/public/files/3246/Newsalert-Il-rafforzamento-della-normativa-Golden-Power_1.pdf



3. ha parzialmente superato la distinzione tra investimenti intra-Ue ed extra-Ue, estendendo il controllo sui primi, inizialmente limitato ai comparti “Difesa e sicurezza nazionale”, a tutti i settori considerati, ma solo in caso di acquisizione di una partecipazione di controllo;
4. ha autorizzato il Governo ad avviare il procedimento *ex officio* in caso di mancata notifica.

Tali norme avevano carattere transitorio fino al 31 dicembre 2020. Il d.l. 137/2020 del 28 ottobre 2020 ne ha prorogato la validità fino al 30 giugno 2021.

Successivamente alla notifica delle operazioni, “all’esito di un’attività preliminare realizzata dalla struttura amministrativa della Presidenza del Consiglio”⁵³, l’attività propedeutica di raccolta di informazioni e valutazione ai fini dell’attivazione del Golden Power è svolta dal Gruppo di coordinamento interministeriale, nel quale siedono rappresentanti della Presidenza del Consiglio e delegati degli stessi Ministeri che compongono il CISR⁵⁴ (e di eventuali altri Ministeri interessati) e a cui presenziano anche dirigenti di DIS, AISE e AISI⁵⁵. L’esercizio dei poteri speciali implica infatti valutazioni complesse, non essendo una questione esclusivamente giuridica, ma “frutto della crisi tra tecnica, discrezionalità e politica”⁵⁶.

Il fattore più rilevante per valutare le possibilità di esercizio del Golden power nel caso di Iveco è il perimetro della trattativa tra CNH e FAW. Il d.l. 21/2012 stabilisce che, per le imprese operanti nei settori “Difesa e sicurezza nazionale” e in caso di “minaccia effettiva di grave pregiudizio” (art. 1), il Governo ha il potere di opporsi all’acquisto di partecipazioni da parte di soggetti stranieri, porre il veto su delibere assembleari e imporre specifiche condizioni e prescrizioni.

Tale disposizione è certamente valida per IVECO Defence Vehicles (IVECO DV), fornitore storico dell’Esercito Italiano, la cui eventuale cessione causerebbe anche criticità relative all’approvvigionamento dei componenti di ricambio, dal momento che le nostre Forze Armate si troverebbero a ricorrere a un’azienda controllata da uno Stato straniero per i ricambi dei veicoli speciali, blindati o tattici multiruolo. Il marchio IVECO DV, tuttavia, è escluso dalla trattativa con FAW (vedi sezione 4.).

La valutazione del Governo sul rischio di “sicurezza nazionale” posto dall’operazione si limita dunque all’eventualità che nella cessione “passino tecnologie che sono contigue al settore militare”⁵⁷. Tale possibilità riguarda i due marchi del Gruppo Iveco che producono veicoli speciali: ASTRA e Magirus. Qualora questi fossero inclusi nella cessione, il Golden power potrebbe essere attivato proprio in ragione delle tecnologie contigue al settore militare: tra le strutture di ingegneria e produzione del Gruppo che collaborano con IVECO Defence Vehicles, condividendo tecnologia militare o “a duplice uso” e segreti industriali, vi sono lo stabilimento ASTRA di Piacenza e quello Magirus di Ulm, in Germania⁵⁸. In particolare, in collaborazione con ASTRA (Piacenza) e Magirus (Brescia) sono prodotti i camion militari e le cabine, blindate e non, di IVECODV, “sfruttando la sinergia con le linee di produzione dei veicoli civili”⁵⁹.

⁵³ Luigi Fiorentino, “Verso una cultura del golden power,” in *Golden Power* (GNOSIS, Sistema di Informazione per la Sicurezza della Repubblica, 2019): 25. <https://www.sicurezzanazionale.gov.it/sisr.nsf/wp-content/uploads/2020/01/GNOSIS-golden-power-intelligence.pdf>

⁵⁴ Il Comitato interministeriale per la sicurezza della Repubblica (CISR) è l’organismo di consulenza, proposta e deliberazione sugli indirizzi e le finalità generali della politica dell’informazione per la sicurezza. Vedi: <https://www.sicurezzanazionale.gov.it/sisr.nsf/chi-siamo/organizzazione/comitato-interministeriale-per-la-sicurezza-della-repubblica-cisr.html>

⁵⁵ Il Dipartimento delle informazioni per la sicurezza (DIS) assicura unitarietà nella programmazione della ricerca informativa, nell’analisi e nell’attività operative dell’Agenzia informazioni e sicurezza esterna (AISE) e dell’Agenzia informazioni e sicurezza interna (AIS). Vedi: <https://www.sicurezzanazionale.gov.it/sisr.nsf/chi-siamo/organizzazione/dis.html>

⁵⁶ Aldo Sandulli, “Le relazioni fra Stato e Unione Europea nella pandemia, con particolare riferimento al golden power,” *Diritto pubblico* (Fascicolo 2, Il Mulino – Rivistaweb, maggio-agosto 2020): 413. <https://www.rivistaweb.it/doi/10.1438/98079>

⁵⁷ Claudio Antonelli, “Dal governo 2 miliardi alla mobilità verde. Ma Iveco ora rischia di andare ai cinesi”, *La Verità*, 24 gennaio 2021. <https://www.laverita.info/governo-mobilita-verde-iveco-cinesi-2650086832.html>

⁵⁸ Sito IVECO Defence Vehicles, “Other Iveco Engineering and Manufacturing Facilities”, Company profile. Ultimo accesso 8 marzo 2021: <https://www.IVECOdefencevehicles.com/company-profile>

⁵⁹ Interpellanza al Senato di Fratelli d’Italia (26 gennaio 2021), Atto n. 4-04839. <http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/18/Sindisp/0/1207605/index.html>



Infine, qualora anche ASTRA e Magirus rimanessero fuori dalla trattativa e la cessione riguardasse soltanto i veicoli commerciali di Iveco, come riportato dalla maggior parte delle fonti, il presupposto per l'esercizio del Golden power non sarebbe riferito al settore "Difesa e sicurezza nazionale", ma a quello dei trasporti. Quest'ultimo è "coperto" dai poteri speciali dal momento dell'istituzione della disciplina con d.l. n. 21/2012. Il decreto riconosce al Governo, per le imprese che operano nel settore dei trasporti, in riferimento ai loro "attivi strategici"⁶⁰, e in caso di "situazione eccezionale di minaccia di grave pregiudizio" (art. 2), il potere di opporsi all'acquisto di partecipazioni, porre il veto su atti societari e subordinare l'efficacia dell'operazione all'impegno da parte dell'acquirente di garantire certi interessi. L'ultimo "Regolamento per l'individuazione degli attivi di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni", adottato con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 dicembre 2020 n. 180 (in vigore dal 14 gennaio 2021)⁶¹, stabilisce, all'Articolo 2, che le reti e gli impianti strategici per il settore dei trasporti, dunque gli "attivi" considerabili ai fini dell'esercizio del Golden power, sono:

- a) porti di interesse nazionale;
- b) aeroporti di interesse nazionale;
- c) spazioporti nazionali;
- d) rete ferroviaria nazionale di rilevanza per le reti trans-europee;
- e) gli interporti di rilievo nazionale;
- f) reti stradali e autostradali di interesse nazionale.

L'attivazione del Golden power, sulla base dell'argomentazione secondo cui la cessione dei veicoli commerciali di Iveco procurerebbe un danno agli attivi strategici elencati (in particolare, alle reti stradali e autostradali di interesse nazionale), sembra di difficile praticabilità giuridica. Secondo Fabio Bassan, professore di Diritto internazionale dell'economia all'Università di Roma Tre, "sicuramente l'operazione sarà oggetto di notifica (...). Ma il settore degli autoveicoli civili oggi non rientra nella lista dei settori coperti dal Golden power, è fuori dal perimetro. Servirebbe un provvedimento normativo che integri la lista"⁶².

In conclusione, se i veicoli militari di Iveco, anche indirettamente, fossero inclusi nel perimetro dell'operazione, sarebbe ipotizzabile un intervento governativo in riferimento al settore "Difesa e sicurezza nazionale"; qualora invece fossero compresi soltanto i veicoli commerciali, le possibilità di applicazione del Golden power, sulla base della normativa per il settore dei trasporti, sarebbero ridotte. In questo secondo caso, l'esercizio dei poteri speciali potrebbe assumere la forma di una lista di prescrizioni vincolanti, piuttosto che di un veto, imposte all'acquirente in materia di *know-how* e occupazione⁶³: per esempio, garantire la presenza dei centri di Ricerca e Sviluppo sul suolo italiano, notificare al MISE qualsiasi accordo di trasferimento di proprietà intellettuale o mantenere inalterati i livelli di occupazione in Italia.

4.2. Cassa Depositi e Prestiti (CDP)

Un'altra possibile linea di intervento a scopo di protezione degli interessi nazionali, in aggiunta o in alternativa all'attivazione del Golden power, riguarda un intervento della Cassa Depositi e Prestiti

⁶⁰ L'individuazione degli "attivi strategici" è delegata a specifici decreti presidenziali. Il primo risale al 2014 con il d.l. 85/2014.

⁶¹ Gazzetta Ufficiale n. 322 del 30 dicembre 2020. https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2020-12-30&atto.codiceRedazionale=20G00200&elenco30giorni=false

⁶² Francesco Bechis, "Iveco-Faw, si può mettere il golden power? Dubbi e scenari", Formiche.net, 5 marzo 2021. <https://formiche.net/2021/03/iveco-faw-si-puo-mettere-il-golden-power-dubbi-e-scenari/>

⁶³ Secondo gli analisti di Equita (*Investment Bank* indipendente italiana), l'interferenza del Governo italiano può "influenzare l'esito finale [dell'operazione], ma non impedire un deal", ovvero imporre delle condizioni senza un veto alla cessione. Citato in Giusy Caretto, "Ecco quanto Exor di Elkann festeggerà con la vendita di Iveco ai cinesi", Startmag, 2 febbraio 2021. <https://www.startmag.it/smartcity/ecco-come-exor-di-elkann-festeggera-con-la-vendita-di-IVECO-ai-cinesi/>



(CDP), controllata all'83% dal Tesoro. Il Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica (COPASIR), nella relazione del 5 novembre 2020 “sulla tutela degli *asset* strategici nazionali nei settori bancario e assicurativo”, individua come “strumenti a tutela dell'interesse nazionale”⁶⁴ proprio il Golden power e CDP, di cui auspica un maggior coinvolgimento nelle strategie governative. Una recente interpellanza parlamentare (26 gennaio 2021)⁶⁵ chiede ai Ministri della Difesa e dello Sviluppo Economico se “non ritengano necessario predisporre l'intervento di Cassa Depositi e Prestiti ove CNH intendesse comunque procedere alla vendita del Gruppo Iveco”⁶⁶. Sulla base della normativa vigente, CDP potrebbe intervenire in due modi.

In primo luogo, attraverso un acquisto diretto in sostituzione dell'offerente straniero. Il d.l. 34/2011 è noto per aver trasformato CDP “in holding che acquisisce partecipazioni a fini di politica industriale”⁶⁷. Consente alla Cassa di acquistare partecipazioni in diverse imprese, a condizione che le prospettive di redditività siano adeguate e le aziende possano essere considerate di “interesse nazionale” per via:

- dell'appartenenza a certi settori strategici;
- degli alti livelli occupazionali;
- delle dimensioni del fatturato;
- della generale importanza per il sistema produttivo nazionale.

Iveco, sulla base di tali condizioni, rientra nel Gruppo di imprese su cui CDP può intervenire, inoltre le norme del 2011 furono disegnate proprio affinché la Cassa potesse affiancare le imprese italiane “supportandone le strategie, ma anche rendendo più difficile una loro scalata da parte di operatori stranieri”⁶⁸.

Alternativamente, CDP potrebbe agire attraverso il Patrimonio Destinato, istituito dal Decreto Rilancio del 19 maggio 2020 (d.l. 24/2020) e gestito direttamente dalla Cassa. Si tratta di un fondo di oltre 44 miliardi di euro, creato in piena pandemia per fornire sostegno finanziario ad aziende con sede legale in Italia e almeno 50 milioni di euro di fatturato annuo, escluse quelle nel settore bancario, finanziario e assicurativo. Il Patrimonio consente l'intervento di CDP mediante: “(i) sottoscrizione di prestiti obbligazionari convertibili, (ii) partecipazione ad aumenti di capitale (di società quotate e non) e (iii) acquisto di azioni quotate sul mercato secondario in caso di operazioni strategiche”⁶⁹. Tali interventi possono essere realizzati secondo due modalità, ovvero mediante il “Temporary Framework” (nuovo quadro europeo sugli aiuti di Stato per fronteggiare la pandemia, marzo 2020) oppure “a condizioni di mercato”. Mentre la prima modalità pone la condizione, difficilmente applicabile al caso di Iveco, che le imprese siano in grave difficoltà a mantenere l'attività, l'azienda torinese rientra tra le potenziali aziende *target* della seconda tipologia di intervento: l'operatività “a condizioni di mercato” consente infatti a CDP le operazioni già citate (oltre a ristrutturazioni di impresa) per aziende in equilibrio economico-finanziario, anche al fine di permettere la presenza di

⁶⁴ COPASIR, “Relazione sulla tutela degli *asset* strategici nazionali nei settori bancario e assicurativo” (5 Novembre 2020): 11-13. <http://documenti.camera.it/dati/leg18/lavori/documentiparlamentari/IndiceETesti/034/003/INTERO.pdf>

⁶⁵ Interpellanza al Senato di Fratelli d'Italia (26 gennaio 2021), Atto n. 4-04839. <http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/18/Sindisp/0/1207605/index.html>

⁶⁶ Un simile invito è giunto dall'ex sottosegretario ai Trasporti Mino Giachino: “un manifesto interesse di CDP per l'Iveco sarebbe un segnale che anche lo Stato italiano considera strategico il settore dei trasporti”. Vedi: Torino Oggi, “L'allarme di Giachino: “Conseguenze pesanti se l'Iveco finisce in mano cinesi, il Governo intervenga”. Leu: “Usare la Golden Power””, 20 gennaio 2021. <https://www.torinoggi.it/2021/01/20/leggi-notizia/argomenti/politica-11/articolo/lallarme-lanciato-da-giachino-conseguenze-pesanti-se-IVECO-finisce-in-mani-cinesi-il-governo-i.html>

⁶⁷ Aurora Donato, “Il ruolo di holding di Cassa depositi e prestiti S.p.A.: profili giuridici attuali della gestione di partecipazioni come strumento di politica industriale,” *Analisi Giuridica dell'Economia* n. 2 (December 2015): 380. <https://www.rivisteweb.it/doi/10.1433/81852>

⁶⁸ *Ibid.*, 383.

⁶⁹ Chiomenti, “Supporto alle imprese italiane da parte di un patrimonio destinato che verrà costituito da Cassa depositi e prestiti Spa con apporto di beni dal Ministero dell'Economia” (maggio 2020): 4. <https://www.chiomenti.net/public/files/0/DL-Rilancio-CDP-Patrimonio-destinato-1952020.pdf>



terzi co-investitori⁷⁰. Inoltre, gli interventi del Patrimonio Destinato a condizioni di mercato tengono conto dell'incidenza delle imprese “in riferimento, tra l'altro, allo sviluppo tecnologico, alle infrastrutture critiche e strategiche, alle filiere produttive strategiche, alla sostenibilità ambientale, alla rete logistica e dei rifornimenti, ai livelli occupazione e del mercato del lavoro”⁷¹.

4.3. Mediazione ministeriale (MISE)

Una terza possibilità riguarda una mediazione attiva del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) per garantire la tenuta occupazionale ed impedire la delocalizzazione degli stabilimenti Iveco attualmente in Italia. Già il 10 marzo 2020 era stato ufficializzato, in seguito a una riunione presso il Ministero, un Accordo Quadro⁷² tra CNH e diverse organizzazioni sindacali in vista degli impatti occupazionali del Piano Strategico CNH Industrial (2020-2024)⁷³. Il 13 gennaio 2021, Fim Cisl ha reso note le preoccupazioni dei lavoratori riguardo alla possibile cessione di Iveco e ha chiesto un incontro con i vertici di CNH in sede MISE, poi tenutosi il 20 gennaio 2021. In tale occasione i sindacati, da un lato, hanno espresso soddisfazione per il processo di riorganizzazione di CNH Industrial e, dall'altro, hanno manifestato timori per l'incertezza delle prospettive future⁷⁴. Per questo, in merito alle trattative con la cinese FAW, i sindacati hanno chiesto “al Governo di continuare a seguire le vicende industriali e societarie di CNH Industrial e al Ministro Patuanelli di interessarsi fattivamente ad esse”⁷⁵. In conclusione, in caso di cessione di Iveco, senza intervento del Governo attraverso il Golden power o della Cassa Depositi e Prestiti come acquirente alternativo, è possibile l'apertura di un tavolo negoziale gestito dal MISE, che preveda un ruolo attivo del Ministero “nelle contrattazioni tra CNH Industrial e la cinese FAW, con l'obiettivo di tutelare i siti e l'occupazione”⁷⁶.

Merita una riflessione anche la questione di un possibile interesse per l'operazione da parte della Commissione europea. A giugno 2020, la Commissione ha infatti pubblicato il “Libro bianco sulle sovvenzioni estere nel mercato unico”⁷⁷, che assumerà la forma di una proposta legislativa al Parlamento europeo nel corso del 2021. Le nuove norme stabiliscono un controllo più stretto sulle acquisizioni nell'Unione da parte di gruppi extra-europei a controllo statale, come FAW, e sono dettate dalla preoccupazione per eventuali distorsioni della concorrenza. Il *White Paper* propone nuovi strumenti per affrontare gli effetti distorsivi dei sussidi esteri in tre aree: (i) nel mercato unico a livello generale (Modulo 1), (ii) in merito alle acquisizioni di aziende europee (Modulo 2) e (iii) nelle procedure di appalto pubblico dell'UE (Modulo 3). Relativamente al Modulo 2, di interesse per la trattativa tra CNH e FAW, si propone che la Commissione europea agisca da autorità di controllo, cui dovrà essere notificata dalle aziende che beneficiano del sostegno finanziario di Paesi extra-UE qualsiasi operazione di acquisto di un'impresa europea. La Commissione verificherà che l'acquisto

⁷⁰ Dossier (1° dicembre 2020), “Regolamento in materia di requisiti di accesso, condizioni, criteri e modalità degli interventi del Patrimonio Destinato”, Atti del Governo n. 222. <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01185288.pdf>

⁷¹ Ibid.

⁷² L'accordo prevede diversi strumenti per garantire “soluzioni socialmente responsabili” ai lavoratori degli stabilimenti di San Mauro (da riconvertire in centro di logistica industriale), Pregnana (prevista chiusura), Foggia (riorganizzazione per la cancellazione della commessa Sevel) e Brescia (rafforzamento della missione produttiva). In particolare, gli stabilimenti di Brescia e Foggia sono tra quelli inclusi nella trattativa con FAW. Vedi: MISE, Verbale di riunione - CNH Industrial (10 marzo 2020), <https://www.mise.gov.it/index.php/it/160-impresa/impresedifficolta/verbali/2040882-verbale-di-riunione-cnh-industria-10-marzo-2020>.

⁷³ Nello specifico, CGIL, FIM-CISL, FIOM-CGIL, UILM-UIL, UGL Metalmeccanici, FISMIC, AQCF.

⁷⁴ FISMIC, “CNHI: riorganizzazione proceda secondo accordo”, 20 gennaio 2021. <https://www.fismic.it/2021/01/20/cnhi-riorganizzazione-proceda-secondo-accordo/>.

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ Giusy Caretto, “Iveco ai cinesi di Faw, ecco come politica e sindacati tamponano Cnh”, Startmag, 21 gennaio 2021. <https://www.startmag.it/smartcity/IVECO-ai-cinesi-di-faw-ecco-come-politica-e-sindacati-tamponano-cnh/>

⁷⁷ Commissione Europea, White Paper “on levelling the playing field as regards foreign subsidies”, COM (2020) 253 final, 17 giugno 2020. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1070



non sia facilitato da un vantaggio sleale legato alle sovvenzioni ricevute, sia in maniera diretta (se la sovvenzione è finalizzata all'operazione) sia in maniera indiretta (se la sovvenzione aumenta *de facto* la forza finanziaria del recipiente).

La transazione non potrà essere conclusa durante il periodo di esame della Commissione, al termine del quale l'UE potrà richiedere un impegno finanziario all'acquirente, come rimedio alla distorsione, o altrimenti porre un veto sull'acquisizione⁷⁸.

Vale la pena di ricordare, infine, che il 30 dicembre 2020 l'Unione europea e la Cina hanno sottoscritto un'intesa politica per un accordo bilaterale in tema di investimenti reciproci (*Comprehensive Agreement on Investment – CAI*)⁷⁹, che affronta anche il tema del ruolo delle imprese cinesi di proprietà statale, della trasparenza dei sussidi pubblici ricevuti e del trasferimento forzato di tecnologie.

5. Conclusione

L'eventuale cessione di Iveco non include i veicoli militari di IVECO Defence Vehicles, storico fornitore dell'Esercito Italiano, ma riguarda potenzialmente tutti gli altri marchi di Iveco S.p.A., oltre a una quota di minoranza della società FPT (divisione motori del Gruppo CNH). L'impatto dell'operazione sugli interessi italiani può essere sia occupazionale, per oltre 8.000 dipendenti di Iveco e FPT sul territorio italiano, sia tecnologico, soprattutto in materia di biomobilità e progetti sull'utilizzo dell'idrogeno. A fronte delle numerose richieste di intervento pubblico nell'operazione, lo Stato dispone, sulla base della normativa vigente, di tre possibili strumenti a tutela degli interessi nazionali.

Il primo tra questi è il Golden power, lo strumento giuridico a disposizione del Governo per la tutela degli interessi economici, finanziari, industriali e scientifici, esercitabile nella forma di veto o assenso condizionato a operazioni d'acquisto di aziende operanti in settori strategici. L'attivazione del Golden power sulla cessione di Iveco dipende dal perimetro della trattativa tra CNH e FAW, ovvero dai marchi del Gruppo Iveco coinvolti nell'operazione, che appartengono a settori di riferimento diversi. Qualora, infatti, le divisioni ASTRA e Magirus (veicoli speciali) fossero parte della cessione, la condivisione di tecnologie militari o "a duplice uso" tra queste divisioni e IVECO Defence Vehicles renderebbe possibile un veto all'operazione per questioni di "Difesa e sicurezza nazionale". Se invece la trattativa riguardasse soltanto i veicoli commerciali del settore trasporti (IVECO, IVECO BUS e Heuliez Bus), le condizioni per l'esercizio del Golden power sarebbero ridotte e ipotizzabili nella forma di prescrizioni imposte all'acquirente in materia di occupazione, Ricerca e Sviluppo e trasferimenti di proprietà intellettuale. L'esercizio del Golden power sui veicoli civili di Iveco potrebbe, comunque, richiedere un provvedimento normativo ad integrazione della disciplina attuale. Il secondo possibile strumento di intervento è un coinvolgimento nella proprietà di Iveco della Cassa Depositi e Prestiti (CDP), controllata all'83% dal Tesoro, ed è praticabile attraverso due modalità: l'acquisto di partecipazioni in imprese strategiche previsto dal d.l. 34/2011 o con operazioni di supporto finanziario realizzabili attraverso il Patrimonio Destinato, fondo istituito nel 2020 (d.l. 24/2020) e controllato dalla Cassa.

In assenza di intervento di CDP e di attivazione del Golden power, potrebbe infine configurarsi l'apertura di un tavolo negoziale gestito dal Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), che

⁷⁸ Secondo l'ex Commissario europeo per il commercio Phil Hogan, il Libro bianco si aggiunge alla lista degli strumenti europei utili a raggiungere un'autonomia strategica, "insieme al controllo sugli investimenti diretti esteri e alle misure di difesa commerciale". In materia di Golden power e "screening" degli investimenti, l'UE si era già espressa con il Regolamento 2019/452, che ha sancito la creazione di nuovi meccanismi di collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione. Vedi: European Commission Press Release, "Commission adopts White Paper on foreign subsidies in the Single Market", 17 giugno 2020. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1070; Regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione.

⁷⁹ Commissione Europea, "EU and China reach agreement in principle on investment", Press Release, 30 dicembre 2020 (Bruxelles). <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2233>



preveda un ruolo attivo del Ministero nelle trattative tra CNH e FAW, con l'obiettivo di tutelare i siti di produzione e l'occupazione.