

► GOVERNO FUSO

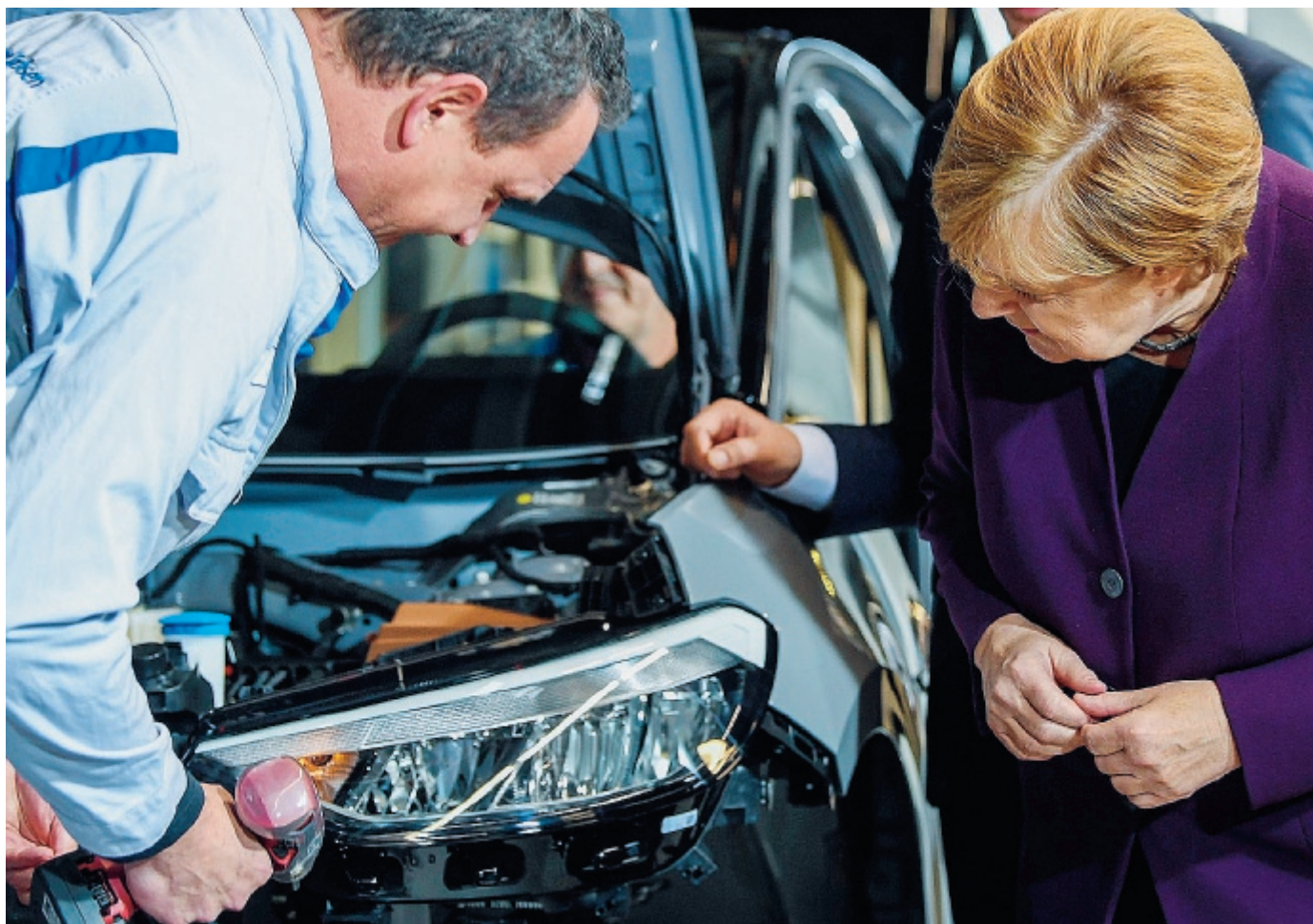
La lotta al diesel leva lavoro all'Italia La fabbrica modello fugge in Polonia

Il colosso teutonico Mahle sposterà la produzione di pistoni dal Piemonte causa minor domanda. La politica osserva, 452 lavoratori perderanno il posto. La riconversione verde annunciata dalla Merkel funziona così

di **SERGIO BARLOCCHETTI**

■ Altro che conversione alle tecnologie verdi, la realtà è diversa e vedrà 452 persone restare presto al verde. Un brutto colpo per i lavoratori, per le loro famiglie e per il territorio, visto che stiamo parlando di un Comune, Saluzzo (Cuneo), che supera di poco le 17.000 unità. Al centro di questa vicenda ci sono gli operai e i tecnici della filiale italiana della Mahle, colosso multinazionale dell'automotive tedesco con 79.000 dipendenti e 160 stabilimenti, che produce componenti per i gruppi automobilistici teutonici. I lavoratori italiani finiranno a ingrossare il numero delle vittime della

La motivazione ufficiale è la riduzione degli ordini. Strano che qualcuno oggi si stupisca visto che è la conseguenza della riconversione all'elettrico



STRATEGIA La Cancelliera tedesca, Angela Merkel, visita gli stabilimenti Volkswagen di Zwickau, in Sassonia

[Ansa]

stupida guerra ai motori diesel. L'azienda ha infatti annunciato la volontà di chiudere gli stabilimenti italiani (oltre a Saluzzo, anche La Loggia, in provincia di Torino), portando quel che resta della produzione di pistoni per propulsori diesel in Polonia (dove qualità e costi crollano e dove il gruppo ha già un impianto: inutile, secondo i dirigenti, continuare a spendere per un prodotto di livello che secondo

loro andrà a scomparire). La motivazione sarebbe la riduzione degli ordini, peccato però che questo fosse proprio quello che intendeva **Angela Merkel** quando parlò di necessità di riconversione all'elettrico. Naturalmente tra crisi Embraco, Cnh, Whirlpool e Ilva, su Mahle silenzio assoluto da parte del governo giallorosso, che ormai fa della lotta alla CO₂ uno dei suoi pilastri del nulla.

La verità ormai sotto gli occhi di tutti è che proprio attorno all'elettrificazione di massa delle auto straniere esistono interessi riuniti in lobby per far morire una buona fetta dei motori termici e guadagnare più denaro approfittando della notevole riduzione di organi meccanici, e quindi di lavoratori necessari a partire dall'indotto, delle auto mosse da elettroni. Stupisce però l'atteggiamento delle associa-

zioni industriali della meccanica, in primis di quelle piemontesi, le più coinvolte nel settore automobilistico, che al posto di far ragionare il governo preferiscono assecondare la transizione, forse sperando che, tra plastiche, cablaggi e silicio rimanga loro qualcosa da fare. Ma è un gioco al massacro, stante che nazioni come Cina e India producono quei componenti a costi irraggiungibili per realtà occidentali.

Finirà, ancora una volta, che chi ha la competenza, ovvero le maestranze, i disegnatori, gli ingegneri e i dirigenti, trovandosi senza più lavoro, formeranno nuove realtà capaci di riaggregare quel mercato dal quale sono stati espulsi perché ciò che producevano tornerà a essere richiesto quando ormai sarà troppo tardi. Proprio su questo giornale, per primi abbiamo sostenuto che il motore diesel non è af-

fatto tecnologicamente superato né inquinante, e che anzi l'elettrico nel completo ciclo vita sia peggiore dal punto di vista delle emissioni. Ma forse soltanto se l'anno prossimo gli Usa, rinnovato l'incarico a **Donald Trump**, usciranno definitivamente dagli accordi sul clima di Parigi, lo faranno giocoforza anche Russia e Cina lasciando i tedeschi col cerino in mano a svendere auto elettriche che già oggi pochi comprano a causa dei loro costi e soprattutto dei loro troppi limiti. Intanto, in Italia, nel mese appena concluso, le vendite di auto sono aumentate del 6,67% ma più per effetto del meccanismo delle immatricolazioni a chilometri zero e dei saldi di fine anno che per merito delle norme antinquinamento e dei bonus governativi.

Ironia della sorte, i risultati migliori in termini di aumento percentuale sono quelli raggiunti proprio da Volkswagen (+37%) e Audi (+24,9), seppure queste auto, in larga parte con motori diesel, non siano le più amate dagli italiani che prediligono ancora la Fiat Panda (prima per vendite in ottobre) e la Lancia Ypsilon (seconda per vendite), davanti alla To-

Oltre all'esecutivo, distratto dal caso Ilva, anche le associazioni industriali della meccanica appoggiano la transizione in modo autolesionistico

yota Yaris che ha superato la Volkswagen T-Cross. E pensare che nel maggio scorso la Mahle dichiarò di credere nell'Italia acquisendo l'80% della parmigiana Brain Bee, specializzata in forniture per officine, investendo nell'operazione quasi 11 milioni di euro. Abbiamo capito da dove avevano intenzione di recuperarli. La Polonia della doppia moneta e di Visegrad ringrazia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA **ARTURO SEMERARI**

«Sul settore agroalimentare puntiamo 80 milioni»

Il presidente di Finance for food one, il primo fondo destinato a sostenere le nostre Pmi: «Sono un gioiello a livello mondiale»

di **CHIARA MERICO**

■ Per la prima volta in Italia nasce un fondo destinato a sostenere le piccole e medie imprese di uno dei settori più importanti dell'economia italiana, l'agroalimentare: è Finance for food one di Azimut libera impresa Sgr, di cui è sponsor e advisor Finance for food Srl, una boutique indipendente specializzata nella consulenza all'economia reale che ruota intorno all'agricoltura. La dotazione iniziale è di 80 milioni, con l'obiettivo di arrivare a quota 200. Alla Verità Arturo Semerari, presidente di Finance for food, illustra caratteristiche e finalità del fondo.

Quali sono le particolarità di Finance for food one?

«Si tratta di un fondo di private equity dedicato al settore agroalimentare, il primo in Italia con questa missione. Lo scopo è entrare come azionisti

nel capitale di piccole e medie imprese del settore per favorire la crescita, l'internazionalizzazione e il ricorso alle nuove tecnologie. Come investitori entriamo nel capitale delle imprese come soci di maggioranza o minoranza qualificata, e garantiamo inoltre un supporto di tipo manageriale. L'obiettivo è poi uscire dopo un periodo di 5-7 anni».

Il settore agroalimentare è sempre più al centro dell'attenzione degli investitori, anche grazie al crescente interesse per le tematiche connesse all'ambiente e alla lavorazione della terra. A quali aziende si rivolge in particolare il fondo?

«Ci rivolgiamo non solo alle aziende agricole in senso stretto, quelle che si occupano della produzione, ma anche all'agroindustria, cioè le aziende attive nella trasformazione dei prodotti agricoli, e alle atti-

vità collegate, come la distribuzione, la ristorazione, i macchinari. Tuttavia vorremmo dedicarci in maniera particolare alle aziende che si trovano nelle parti della filiera più a monte, cioè alla produzione. Il closing del fondo è stato concluso a luglio e da allora abbiamo iniziato a lavorare per individuare le prime aziende sulle quali investire».

Quali obiettivi si propone Finance for food?

«Si tratta del primo strumento dedicato a un settore, quello agroalimentare, in cui non sono frequenti forme evolute di investimento finanziario, e che però rappresenta il vero volano dell'economia italiana. L'enogastronomia made in Italy è al top a livello mondiale, ma non esprime al massimo il suo potenziale, e aiutare le aziende a raggiungere questo obiettivo è lo scopo di Finance for food one. Il fondo



OTTIMISTA Arturo Semerari

punta inoltre sul fatto che il settore agroalimentare è stabile e anticiclico, cioè non risente delle oscillazioni del ciclo economico, e attrae meno la finanza rispetto ad altri settori. Finance for food one non è un fondo speculativo, ma punta a

sostenere l'economia reale, permettendo alle Pmi attive nel settore dell'enogastronomia di crescere e conquistare mercati internazionali. In più vogliamo offrire alle aziende la possibilità di ricorrere a strumenti di credito alternativi alle linee tradizionali, storicamente di difficile accesso per le realtà più piccole».

Quello di Finance for food è un approccio specializzato ai mercati di riferimento, che permette di cogliere grandi opportunità in un comparto, come quello alimentare, che presenta forti asimmetrie informative. Come si articola l'attività della società?

«Oltre al servizio di advisory destinato al fondo, per il quale ci occupiamo di valutare i dossier delle aziende allo scopo di selezionare quelle più interessanti, abbiamo un altro ramo di attività che riguarda l'analisi e la gestione di crediti deteriora-

ti sempre nel settore dell'agroalimentare, finalizzata alla loro valorizzazione e al risanamento. Uno dei nostri obiettivi è aiutare le aziende del comparto in difficoltà, anche a causa di eventi non dipendenti dalla loro volontà, come ad esempio calamità naturali, a risollevarsi e a tornare in bonis. Abbiamo inoltre avviato importanti collaborazioni con i principali attori del settore: una delle più significative è senza dubbio la partnership istituzionale con Ismea, il braccio finanziario operativo del ministero delle Politiche agricole. Abbiamo poi una partnership operativa in esclusiva con Agri-consulting, società leader in Europa nella consulenza in campo agricolo e agroindustriale, operante in 40 Paesi nel mondo e tra i più grandi gestori di aziende agricole per conto di società terze».

© RIPRODUZIONE RISERVATA