

Brexit e l'Europa

IL REGNO UNITO NEL CAOS

Il futuro incerto del mercato azionario...

Nel braccio di ferro tra Cda della Borsa e il fondo Tci è intervenuta la Bank of England

...e quello dell'industria

Il settore automobilistico è rinato grazie agli investimenti stranieri

Londra «perde» il Ceo della Borsa

Si dimette Rolet: aveva portato la capitalizzazione del London Stock Exchange a 14 miliardi

Nicol Degli Innocenti
LONDRA

Londra paga il salato "conto del divorzio": questa volta non si tratta di Brexit, ma dei 13 milioni di sterline di buonuscita che la Borsa di Londra deve pagare al chief executive Xavier Rolet, che ieri è stato costretto ad annunciare la sua uscita immediata dal gruppo che ha gestito con grande successo per oltre otto anni.

«Su richiesta del consiglio di amministrazione, ho accettato di lasciare l'incarico di amministratore delegato con effetto immediato - ha fatto sapere Rolet in un comunicato. - Sono orgoglioso di quanto ho fatto negli ultimi otto anni e mezzo. Non tornerò mai in alcun caso a ricoprire l'incarico di ad o di direttore».

L'annuncio a sorpresa delle dimissioni di Rolet conclude un aspro scontro tra il Cda del London Stock Exchange e l'hedge fund The Children's Investment Fund (Tci), uno dei maggiori azionisti della Borsa, querelle che ha coin-

volto anche il governatore della Banca d'Inghilterra Mark Carney. Dopo otto anni al timone dell'Lse, Rolet il mese scorso aveva annunciato la sua intenzione di lasciare a fine 2018, con tutto il tempo di passare il testimone al suo successore ma senza spiegare le ragioni per la sua uscita.

Tci aveva poi rivelato che era stato il Cda a costringere Rolet a lasciare, e si era schierato contro la decisione, dichiarando la negativa per le prospettive della Borsa. Sir Christopher Hohn, fondatore dell'hedge fund che possiede oltre il 5% delle azioni dell'Lse, aveva promesso battaglia, chiedendo che Rolet restasse amministratore delegato fino al 2021 e esigendo a gran voce un voto degli azionisti in tal senso.

Hohn aveva anche chiesto la testa di Donald Brydon, il presidente del Cda, accusandolo di avere tramato per mandare via Rolet con il quale non andava d'accordo.

La gestione Rolet ha indubbi-

ment trasformato l'Lse, ampliando le attività della Borsa e acquistando una quota di maggioranza della clearing house Lch, anche se non è riuscito a concludere l'auspicata fusione con Deutsche Börse. Nei suoi anni al vertice, il valore della Borsa di Londra è lievitato da 800 milioni di sterline a quasi 14 miliardi e il titolo è salito da 6 a 37 sterline.

Sulla vicenda era intervenuto mercoledì il governatore. «Non capisco perché sia scoppiato un litigio su un piano di successione già stabilito e concordato - aveva dichiarato Carney - e non vedo come il Ceo possa restare oltre il periodo previsto». Carney aveva riconosciuto i successi del Ceo: «Il contributo di Xavier Rolet come capo dell'Lse è stato straordinario, ma tutto ha una fine».

Il messaggio chiaro, diretto e quasi brutale di Carney ha avuto l'effetto desiderato. Poche ore dopo infatti il braccio di ferro ha avuto la sua drastica conclusione, con l'annuncio dell'uscita di scena im-



Dimissionario. Il ceo del London Stock Exchange Xavier Rolet

mediata di Rolet. Anche il presidente Brydon lascerà l'incarico nel 2019, evitando quindi il voto degli azionisti proposto da Tci per forzare la sua rimozione dal Cda.

«A questo punto sarebbe nell'interesse degli azionisti avere una nuova squadra al timone per gestire i futuri progressi del gruppo», ha fatto sapere l'Lse in un comunicato. David Warren, chief financial officer, è stato nominato chief executive ad interim.

Il Cda ieri si è schierato contro Hohn, accusando l'activist investor di avere danneggiato la reputazione della Borsa di Londra conducendo una «campagna pubblica personale studiata per rovinare la transizione senza scosse concordata». Ora Rolet, che ieri si è lamentato della «pubblicità sgradita» che il suo caso ha creato, lascia con dodici mesi di stipendio di 800 mila sterline, un potenziale bonus da 1,6 miliardi e incentivi che potrebbero teoricamente fruttare 10,2 milioni.

FOCUS

Uscita senza accordo «una catastrofe» per il polo automotive

di Mario Cianflone

L'industria dell'auto inglese verso una nuova crisi dopo la rinascita degli scorsi anni. E la colpa sarà di Brexit e delle difficoltà nel trovare un accordo tra Regno Unito e Unione Europea. Secondo media britannici, l'offerta di Londra per pagare la bolletta del divorzio si colloca tra 45 e 55 miliardi di euro, più alta rispetto all'offerta iniziale di 20 miliardi, subito respinta dalla Ue, e di un conto europeo che si aggirerebbe su circa 60 miliardi. La mancanza di un accordo è stata definita senza mezzi termini «disastrosa» da Steven Armstrong, presidente di Ford Europa che in un'intervista televisiva ha dichiarato che il totale blu, che nel Regno Unito vanta una solida presenza, potrebbe ripensare i suoi piani d'investimento se la Gran Bretagna non resterà competitiva.

L'allarme dei vertici di Ford segue quello dell'associazione dei costruttori e dei distributori di autovetture. Infatti, Tony Walker, presidente della Society of Motor Manufacturers and Traders, si legge su Automotive News Europa, ha dichiarato di aver lanciato un chiaro e preoccupato segnale al governo di Londra sostenendo che gli attriti con l'Ue potrebbero distruggere facilmente gli sforzi fatti per fare del Regno Unito una Paese chiave dell'industria dell'auto e a rischio non c'è solo la competitività della filiera automobilistica del Regno Unito, ma anche migliaia di posti di lavoro, investimenti enormi di case straniere (da Ford a Nissan, da Toyota a Bmw fino a Volkswagen) e di costruttori inglesi come Jaguar Land Rover controllata dall'indiana Tata Motor.

Nel Regno Unito, secondo gli ultimi dati aggregati dal Coface, Compagnie Française d'Assurance pour le Commerce Extérieur, l'industria dell'auto britannica genera un giro d'affari di ben 18 miliardi di euro, pari all'1% del Pil del paese e 9% del valore aggiunto generato dall'industria manifatturiera UK. Ma non basta, l'industria dell'auto dell'Unione Jack è al quarto posto in Europa per volumi produttivi dopo Germania, Francia e Spagna. Inoltre nel Regno Unito sono

costruite sia vetture di alti volumi (la Nissan Juke ad esempio è costruita a Sunderland) sia modelli premium ad alto valore aggiunto come quelli prodotti dal gruppo Jaguar Land Rover che grazie a Tata è risorta e ora conta 5 fabbriche nel paese, di cui una nuovissima dedicata ai motori, altri impianti all'estero e produce però il suo ultimo modello (il SUV Jaguar E-pace) in Austria nelle linee della Magna. Poi c'è Mini, che però è di proprietà di Bmw al pari di Rolls-Royce, mentre Bentley è controllata dal gruppo Volkswagen. Sono tanti gli esempi che danno la misura di quanto l'industria automotive inglese sia radicata e interdependente nell'ecosistema dell'industria europea dei motori. Secondo il Coface la nuova primavera dell'auto inglese, po-

1,3 miliardi

L'export italiano
La cifra esportata ogni anno dai nostri componentisti

trebbe a causa di Brexit e del conflitto con l'Unione Europea, finire e portare a un nuovo declino irreversibile e questa volta non basterà lo shopping dei gruppi internazionali a salvarla. I primi segnali si sono visti anche nelle vendite e nella produzione. Il 2016 è stato un anno record con un rialzo della produzione pari all'8,5% e sono state esportate quasi 2 milioni di vetture. Nei primi sette mesi del 2017 l'output è calato di 2 punti rispetto al 2016 e questo a causa anche del mercato interno in crisi che ha segnato un calo delle immatricolazioni pari al 6,5 per cento. Inoltre, si stanno riducendo gli investimenti. Sempre secondo dati aggregati nel report di Coface, gli investimenti dei produttori di autovetture e di componenti sono crollati del 36% rispetto al periodo 2011-2015. Inoltre, l'incertezza sul livello competitivo delle fabbriche inglesi potrebbe portare a un ulteriore problema: la mancata allocazione di nuovi modelli da parte dei grandi gruppi automobilistici producendo un'ulteriore spirale al ribasso.

Caso diplomatico

Regno Unito contro Trump sui tweet razzisti

Downing Street ha preso le distanze ieri da Donald Trump, che aveva ritwittato tre video anti-islamici realizzati dai militanti di Britain First, gruppo dell'ultradestra inglese più radicale e xenofoba. Una scelta definita «sbagliata» nella nota diffusa dalla premier conservatrice Theresa May. L'opposizione laburista ha chiesto al governo di Londra di revocare l'invito a Trump a visitare il Paese.

I filmati, duramente criticati anche dalla Bbc e dai media britannici, sono costruiti in modo grottesco per sostenere la propaganda razzista di demonizzazione dei migranti musulmani.

Nel primo video, ritwittato dal presidente Usa, intitolato «Un migrante musulmano picchia un ragazzo olandese sulle stampelle», si mostra un giovane dai capelli scuri che va incontro a un ragazzo biondo sulle stampelle in un parco. Prima lo abbraccia e poi all'improvviso comincia a prenderlo a calci e pugni in modo brutale. Nel secondo filmato, dal titolo «Un musulmano distrugge la statua della Vergine Maria!», il protagonista è un uomo dalla barba lunga e nera, tunica e copricapo tipicamente arabo, che prende una statua della Madonna e la getta a terra con violenza riducendola in pezzi, mentre un secondo uomo, sempre con la barba nera, ride di fronte al gesto violento. Nell'ultimo video, «Bulli islamici spingono un ragazzino sul tetto di un palazzo e lo picchiano fino ad ucciderlo», si sentono le urla della vittima circondata da uomini con il volto coperto, uno di loro sventola una bandiera nera che potrebbe essere quella dell'Isis, l'ambientazione ricorda quella di una città mediorientale, alla fine del filmato l'immagine shock del ragazzo spinto giù dal tetto.

L'opposizione laburista britannica, stigmatizzando la diffusione dei video da parte di Trump, ha chiesto di bloccare la visita di Stato del presidente americano a Londra. Un viaggio rimandato in questi mesi, a causa di altre polemiche, che il governo britannico ha tuttavia ripetutamente confermato. «Spero che il governo condanni Donald Trump per aver diffuso i messaggi dell'estrema destra. Sono abominevoli, pericolosi e minacciano la nostra società», ha twittato il leader laburista, Jeremy Corbyn.

R. Es.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ESPORTARE GHIACCIO IN GROENLANDIA.

Nessuna impresa è impossibile per le imprese italiane.

Con il partner e gli strumenti giusti, le imprese italiane possono arrivare più lontano di quanto credono. Noi di SACE SIMEST, Gruppo CDP, ne facciamo la nostra missione da 40 anni. Le nostre soluzioni assicurative e finanziarie hanno già permesso a oltre 20 mila PMI italiane di esportare e investire in Italia e all'estero.

Scopri cosa possiamo fare per far crescere anche la tua impresa.
sacesimest.it | 800.269.264

sace simest
• gruppo cdp •

promuoviamo il futuro

Il polo automotive del Regno Unito

L'industria dell'auto britannica rischia di essere travolta dalla Brexit. Si tratta di un settore con numeri importanti

Produttori di auto sport e del segmento premium	77,5 mld di € Fatturato dell'automotive
Produttori di autobus	2.692.237 Nuove auto immatricolate nel '16
Produttori di motori	160 Paesi che importano veicoli prodotti nel R. Unito
Produttori di veicoli comm.	1.354.216 Veicoli esportati nel 2016
Produttori di auto medie	814.000 Addetti nell'automotive
Centri di sviluppo e ricerca	Oltre 34,4 mln Veicoli in circolazione
Centri di progettazione	1.722.698 Auto prodotte nel 2016
Centri di progettazione	93.924 Veicoli commerciali prodotti
Centri di progettazione	2.545.608 Motori prodotti nel 2016
Centri di progettazione	2.500 Fornitori