

- **Dopo quelle di PSA lunedì 4 gennaio del mattino, gli azionisti di Fiat Chrysler hanno dato nel pomeriggio l'accordo per creare Stellantis.**
- **Jean-Claude Bourbon** , 04/01/2021. sul sito [www.la-croix.com](http://www.la-croix.com)

È il primo evento economico dell'anno. Lunedì 4 gennaio gli azionisti di PSA e Fiat Chrysler (FCA) hanno votato, ciascuno per conto proprio ea poche ore di distanza, a favore della fusione tra i due gruppi, annunciata a fine 2019.

Non c'erano dubbi sull'esito delle due assemblee dato l'equilibrio di potere. La famiglia Agnelli controlla la Fiat, mentre in Francia la famiglia Peugeot, lo Stato (tramite BPIFrance) e il cinese Dongfeng (che si ritirerà gradualmente dal nuovo gruppo) pesano abbastanza da imporre le loro opinioni.

### **Bruxelles ha già autorizzato l'operazione**

Poco prima di Natale, la Commissione Europea ha già dato il via libera alla creazione di Stellantis, il quarto gruppo automobilistico al mondo per volume e terzo per fatturato, dietro Volkswagen e Toyota, con marchi famosi come Peugeot, Citroën, Opel, Fiat, Chrysler, Jeep, Maserati, Dodge o anche Alfa Romeo.

→ I FATTI. Bruxelles autorizza la fusione tra PSA e Fiat Chrysler

---

L'unica condizione stabilita da Bruxelles era che PSA e FCA lasciassero un po' di spazio ai loro concorrenti sul mercato dei piccoli servizi pubblici dove detengono un terzo del mercato. Entrambi stanno già realizzando veicoli per conto di Toyota: si sono impegnati a produrre di più e a un prezzo inferiore.

### **Sede centrale nei Paesi Bassi**

John Elkann, attuale presidente di Fca ed erede della famiglia fondatrice Agnelli, presiederà il consiglio di amministrazione, mentre Carlos Tavares, il capo di PSA, sarà l'amministratore delegato. Stellantis sarà quotata a Parigi, Milano e New York, ma la sede centrale è domiciliata nei Paesi Bassi, come Airbus, STMicroelectronics o Renault Nissan Alliance

→ SPIEGAZIONE. Cosa sapere sulla fusione PSA-Fiat Chrysler

---

Il regno è molto apprezzato dalle grandi multinazionali che beneficiano di numerosi vantaggi fiscali e normative più flessibili. Non essendo regolata dalla legge francese, Stellantis non sarà quindi soggetta alle regole di governance del codice Afep Medef, in particolare in termini di remunerazione ed emolumenti vari. L'esatto ammontare della commissione concessa a Carlos Tavarès per aver eseguito l'operazione è, a questo proposito, molto atteso.

### **Un riavvicinamento sbilanciato**

Essere più grandi e quindi avere più risorse per far fronte ai cambiamenti nel settore automobilistico, che dovrà investire massicciamente per passare all'elettrico. Questa è la spiegazione ufficiale addotta per giustificare questa fusione, che avverrà tramite uno scambio di azioni e che si presenta come "50/50".

Gli italiani, ovvero gli Agnelli con la loro holding Exor, detengono il 14,6% delle azioni, e il campo francese (famiglia Peugeot e BPIFrance) avrà la stessa quantità di azioni.

→ LEGGI. Fiat, una storia dinastica

---

Ma alcuni azionisti considerano questa fusione sbilanciata e particolarmente vantaggiosa FCA che aveva già tentato di sposare Renault, prima di essere respinta dal governo francese. " *Questa fusione è un'acquisizione da parte degli italiani senza che essi paghino un premio di controllo* ", ha affermato Denis Branche, vicedirettore generale della società di gestione Phitrust, che si oppone a questa fusione.

### **Paure per l'occupazione**

Secondo lui, PSA ha effettivamente prestazioni finanziarie e ambientali migliori (meno emissioni di CO 2 per veicolo) rispetto al gruppo italo-americano. Phitrust sottolinea i rischi di disgregazione sociale, soprattutto perché il nuovo gruppo ha continuato ad aumentare la quantità di sinergie attese. Adesso si aggirano sui 5 miliardi di euro.

---

### **Leggi anche**

#### **Vigilanza sull'occupazione, dopo l'annuncio della fusione PSA - Fiat Chrysler**



---

In Italia, i sette siti di assemblaggio di FCA sono, infatti, noti per la loro forza lavoro gonfiata (60.000 dipendenti), ma il gruppo ha ricevuto 6 miliardi di euro dallo Stato italiano, sotto forma di prestito garantito. Questo "renderà politicamente quasi impossibile razionalizzare le fabbriche italiane sottoutilizzate, e le fabbriche francesi di PSA potrebbero diventare la variabile di aggiustamento, portando a pesanti perdite di posti di lavoro" , sottolinea Denis Branche.

In totale, Stellantis ha una cinquantina di stabilimenti di assemblaggio, metà dei quali in Europa. I progetti di razionalizzazione quindi promettono di essere piuttosto complessi, ma senza dubbio inevitabili in un mercato automobilistico in contrazione. Molte domande sorgono anche sulla futura strategia commerciale del nuovo gruppo (come l'ingresso di PSA sul mercato americano), ma sono ancora senza risposta.