

FCA-PSA, attesa per l'annuncio della fusione Fincantieri-Chantiers, Ue apre inchiesta su acquisizioni

Data: Invalid Date | Autore: Redazione



TORINO, 31 OTTOBRE - Giovedì, al massimo entro il fine settimana, ma la questione del d-day è secondaria. Insomma, giorno più o giorno meno poco cambia. Quello che conta è che Fca e Peugeot sono pronti ad annunciare la volontà di unirsi. "Se fossimo dal notaio, potremmo dire che siamo al compromesso", spiega a HuffPost una fonte qualificata vicina al dossier. Per il Wall Street Journal, la casa francese avrebbe già autorizzato l'operazione. Quello che si appresta a nascere è il quarto colosso automobilistico del mondo, con 8,7 milioni di auto vendute. Tradotto in soldi: 45 miliardi di euro. Dietro Volkswagen, Nissan-Mitsubishi e Toyota, ma davanti al gigante General Motors. Basta mettere in fila i marchi che saranno riuniti per capire la portata delle nozze: Alfa Romeo, Chrysler, Citroen, Dodge, Ds, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot e Vauxhall.

L'idea del matrimonio nasce da lontano. Già Sergio Marchionne aveva accarezzato il progetto, convinto che la sinergia dovesse essere il tratto caratterizzante di una Fca che doveva necessariamente allearsi con player internazionali di primissimo livello per giocare le partite che contano nel mercato dell'automotive. Insomma, la logica che fece da base alla fusione con Chrysler, poteva e doveva essere ripetuta. Non se ne fece nulla anche perché il mercato viveva allora una stagione di grande dinamismo sul fronte delle alleanze. Gli incroci non tornavano. Ora è tutto pronto. La stessa fonte rivela che Fca e Peugeot hanno iniziato a trattare dopo l'altolà dello Stato francese

alle nozze tra il gruppo guidato da John Elkann e Renault. Era il 6 giugno quando il presidente di Fca ritirò la proposta, prendendo atto che non c'erano le condizioni politiche per portare la fusione a successo. Da allora, e fino ad oggi, Fca e Psa si sono annusati, parlati, e infine hanno deciso di unire i rispettivi business.

All'annuncio della fusione seguiranno i tempi necessari per arrivare alla firma dell'intesa, ma già da subito trapelano i particolari della futura società. Anche perché, viene spiegato, "quando si arriva all'annuncio di fatto si arriva a più di metà dell'opera". Secondo il Wsj, i posti di comando saranno undici: sei andranno ai francesi, cinque a Fca. La società, divisa in modo paritetico al 50%, sarà guidata da Elkann nel ruolo di presidente e da Carlo Tavares, oggi amministratore delegato di Psa, nel ruolo di ad. Insieme metteranno sul campo fatturato e peso sui mercati. Lo scorso anno, Psa ha realizzato un fatturato di 74 miliardi, mentre Fca ha raggiunto quota 110 miliardi. Sul mercato azionario, il gruppo francese capitalizza 22 miliardi di euro contro i 18 miliardi di quello italo-americano.

Questa è la composizione che prende forma. Per fare cosa? È evidente che tutte le fusioni, e anche questa, nasce da una logica industriale. Mercati e prodotti sono le parole chiave per orientarsi. Chi ha avuto modo di sondare le mosse dei due partner mette in evidenza la volontà di dare vita a una strategia basata sul sostegno reciproco, pur nella consapevolezza che in alcune aree Fca e Peugeot hanno un loro pozzo importante. In Europa e nel Sud America si parte da una situazione di forze equivalenti, mentre Psa sfrutterà l'operazione per rientrare nel mercato del Nord America, dove Fca è forte. A posizioni invertite, Fca potrà usufruire della posizione già consolidata di Psa in Asia.

Sul fronte del prodotto, la fusione nasce con l'obiettivo di creare nuovi modelli. Con un vantaggio evidente per Fca. Peugeot, infatti, è all'avanguardia in materia di auto a zero emissioni, a partire dalla cosiddetta piattaforma Cmp, capace di trasformare le auto in veicoli multi-energetici, permettendo diversi tipi di alimentazione, da quella termica con benzina e diesel a quella totalmente elettrica.

L'operazione riguarda ovviamente le due case automobilistiche, ma gli attori istituzionali e le parti sociali sono osservatori attenti perché ovviamente quando si parla di auto si parla anche di interessi nazionali strategici, di stabilimenti e di lavoratori. I sindacati restano in attesa di conoscere i particolari, con una parte di quelli francesi che è già sul piede di guerra: ogni fusione desta preoccupazione perché può portare a licenziamenti. Le stesse fonti parlano della volontà di non arrivare ad alcun esubero, ma l'attenzione resta alta. Così come quella dei governi. Monitoraggio è la parola chiave che rimbalza nelle dichiarazioni degli esponenti del governo italiano e di quello francese. Tutti in attesa di conoscere i particolari delle nozze. Per ora è il momento di allestire il tutto.

La Commissione europea avvia intanto un'indagine per valutare la proposta d'acquisizione di Chantiers de l'Atlantique da parte Fincantieri