

## *Stellantis, dal latino o direttamente da Star Trek?*

di **Pietro Terna**

*Il “matrimonio” che s’aveva da fare s’è fatto. Dopo il sì di Psa (Gruppo Peugeot) è arrivato anche quello di Fca (Fiat, Chrysler Automotive). Unione di grande interesse che si porta dietro numeri cospicui: quarto gruppo mondiale (vendite nel 2019) con oltre 8 milioni e 400 mila auto vendute, un fatturato che si attesta poco sotto i 190 miliardi di euro. Futuro roseo? Tutti se lo augurano, ma i primi ad essere preoccupati sono i vertici della società alle prese con problemi organizzativi e produttivi (gestione degli occupati) e di mercato (gestione dei numerosi marchi) non di facile soluzione.*

Abbiamo Stellantis (in francese, accento sull’ultima sillaba; in inglese accento sulla prima sillaba, la “a” come “e” aperta e la “i” breve; abituiamoci), un nome “un po’ terrificante, fantascientifico” ha detto il Maestro Giorgetto Giugiaro<sup>1</sup> che auspica che il Piemonte possa dire la sua “anche in termini di design” in un mondo dell’auto in cui tutti si copiano e le forme sono identiche.

L’Economist, nel suo quotidiano “espresso” del 4 gennaio, ha scritto che “A car (company) is born: Fiat Chrysler and PSA merge” ricordando che Stellantis derivato dal latino per “illuminarsi di stelle”; oppure, dico io forzando la mano a Giugiaro... da Star Trek. L’Economist dà molto rilievo alla leadership di Carlos Traves, che ha salvato la PSA nel 2014, ma ricorda che (mia traduzione): la difficoltà di fondere culture aziendali diverse ha fatto affondare molte delle megafusioni del settore automobilistico e la sfida di rimodellare le case automobilistiche esistenti per l’era elettrica porterà senza dubbio a molte vittime lungo il percorso.

Percorso che possiamo cercare di intravedere nel Prospetto di fusione, disponibile in versione US<sup>2</sup> e oppure EU<sup>3</sup>, entrambi di oltre 350 pagine con una serie imponente di allegati per la versione americana. Il tutto, precedute da un irritante legalese<sup>4</sup> in cui si sottolinea che termini come “può”, “sarà”, “ci si

---

<sup>1</sup> <https://terna.to.it/gg/gg20210105.pdf>.

<sup>2</sup> <https://tinyurl.com/y4kgzwrif>.

<sup>3</sup> <https://tinyurl.com/y6a4n3tp>.

<sup>4</sup> <https://tinyurl.com/y2xon7ft>.

attende”, “potrebbe”, “dovrebbe” ecc. ecc. e con essi tutte le dichiarazioni previsionali non costituiscono una garanzia o promessa riguardo ai risultati futuri. Va bene, non lo avremmo mai preteso, ma leggerlo inquadrato in una forma tanto cautelativa, certo non rassicura.

A p. 173 della versione EU, e anche in quella SU a p.176, si legge un'importante analisi della catena di fornitura di PSA (mia traduzione): “Gli acquisti totali della divisione automotive nel 2019 sono stati pari a circa 42 miliardi di euro, che corrispondono a circa il 57% del fatturato di PSA per quell'anno. (...) I rapporti a lungo termine con i fornitori sono importanti per PSA. Faurecia è sia una società controllata di PSA sia un fornitore di altre case automobilistiche che sono concorrenti diretti di PSA. Le transazioni tra Faurecia e le altre divisioni di PSA sono state effettuate a condizioni di mercato”.

Pur cercando con diligenza, analoghe affermazioni non si leggono dal lato FCA. Che cosa vuol dire? Vuol dire che il grande vincitore in questa operazione è il sistema Francia, con la sua pubblica amministrazione. Quando lo Stato francese entrò in PSA (e anche in Renault) non operò solo apportando capitali, ma anche come socio strategico e imprenditoriale, capace di usare la sua forza diplomatica sulla scena del mondo e di preservare gli interessi dell'industria francese nel suo complesso. Gli effetti ora si vedono. È impietoso ricordare che lo Stato italiano solo pochi mesi fa<sup>5</sup> ha garantito un prestito di oltre 6 miliardi a FCA? In cambio di quali benefici per la nostra economia? Forse è impietoso, ma anche doveroso.

---

<sup>5</sup> <https://www.laportadivetro.org/indotto-auto-un-patrimonio-su-cui-investire/>.