
Osservatorio Industria

di Rachele Sessa e Diodato Pirone

FCA & PSA - L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo

La fusione spiegata bene

Nasce il primo player dell'auto in Europa e America

Sulla fusione fra FCA e PSA c'è un solo punto su cui tutti gli osservatori convergono: era inevitabile per entrambe le società. Entrambe sono di dimensione media e con evidenti debolezze nella loro presenza nei mercati mondiali. FCA è debole in Europa e quasi assente in Cina. PSA è un player di peso solo in Europa. Entrambe non avevano la massa critica necessaria per affrontare gli enormi investimenti prevedibili per il prossimo decennio.

La domanda di fondo da porsi è: per l'industria italiana la fusione presenta più opportunità o più rischi?

I NUMERI

Sul piano dei numeri i vantaggi sembrerebbero evidenti.

FCA e PSA assieme avranno un fatturato di 170 miliardi di euro, un valore di Borsa iniziale di 40 miliardi di euro, un utile 2020 stimabile in 10 miliardi di euro ricavato dalla vendita di quasi 9 milioni di autoveicoli e dal lavoro di circa 400.000 dipendenti. Si tratta del terzo produttore mondiale dopo Volkswagen e Toyota considerando che Renault e Nissan sono alleate ma non un'unica società.

Qui una prima riflessione. In realtà Volkswagen vende in Cina circa 4 dei suoi quasi 11 milioni di vetture. Questo elemento fa sì che **FCA-PSA sia in realtà il primo produttore d'auto dei mercati occidentali, America (Nord e Sud) e Europa, e questo finisce per renderla uno strumento strategico.**

Il contesto, dunque, è quello di una opportunità importante per l'industria italiana dell'auto. Tuttavia, le incognite sono altrettanto evidenti.

La presenza dello Stato francese nell'azionariato di PSA rende la fusione asimmetrica sul piano della difesa degli interessi italiani? Molti ne sono convinti e preconizzano una definitiva colonizzazione dell'auto "made in Italy".

Il rischio esiste. Il difficile rapporto fra Renault e Nissan lo testimonia. E tuttavia proprio la nascita di Fiat Chrysler Automobiles, con Fiat che ha incorporato Chrysler con un capo carismatico che guidava entrambe le aziende, ha reso evidente che il tempo dell'approccio "nazionalista" e padronale alla

gestione delle imprese ha il fiato corto. **Una delle lezioni impartite da Marchionne al mondo dell'auto è stato quello del rispetto dell'autonomia e della cultura delle aziende "inglobate" in un'unica organizzazione.**

Si avverte il timore che l'amministratore delegato franco-portoghese Carlos Tavares risolva la sovraccapacità produttiva installata in Europa chiudendo fabbriche italiane per salvare quelle francesi. In realtà che sta succedendo? Nonostante la presenza dello Stato francese nell'azionariato di PSA proprio nel 2020 due importanti produzioni come la 2008 e la 208 saranno spostate dagli stabilimenti di Mulhouse e Poissy in Slovacchia e Marocco. Questo significa la perdita di 1.500 posti di lavoro.

Il punto più delicato in realtà non riguarda le fabbriche italiane d'auto che pure sono quasi tutte coinvolte in un ciclo importante di cassa integrazione tranne la Sevel che è una joint venture fra Fiat e Peugeot. Il peso asimmetrico della Francia nell'azionariato del nuovo gruppo pone all'Italia domande di fondo sul proprio posizionamento produttivo in Europa. **Quale può essere il nostro ruolo nella futura filiera elettrica? Quale il peso della ricerca italiana sull'auto autonoma?**

Un altro punto nodo da sciogliere sarà quello della gestione in Europa dell'espansione di un marchio forte come Jeep che appare destinato a una forte espansione in Europa se sarà in grado di sfruttare la rete commerciale assai estesa di PSA. Oggi Jeep in Europa vale l'1,2% del mercato (170.000 pezzi). Potenzialmente è in grado di triplicare arrivando al 4/5% che già occupa in Usa, Brasile e Italia. Produrre 3/400.000 jeep in futuro potrebbe garantire la saturazione di una o due fabbriche perché se raggiungesse il 4% del mercato europeo (oggi è all'1,2%) ovvero la quota analoga a quella che ha in Italia venderebbe 600.000 pezzi contro i 170.000 attuali. Dove potrebbero essere fabbricate queste due auto? In Italia o in Francia?

IL VALORE AGGIUNTO

C'è però un punto che in questa sede vorremmo sottolineare. Le fabbriche d'assemblaggio dell'auto spesso rappresentano le più complesse infrastrutture industriali presenti sui territori. **In un recente convegno a Detroit è stato sottolineato che proprio la capacità di gestire questa complessità in futuro diventerà un valore aggiunto fondamentale:** in futuro le fabbriche d'auto potrebbero essere chiamate ad assemblare anche altri oggetti e a diventare perni di capacità manifatturiera in grado di portare a realizzazione ciò che viene pensato o progettato in università anche lontane.

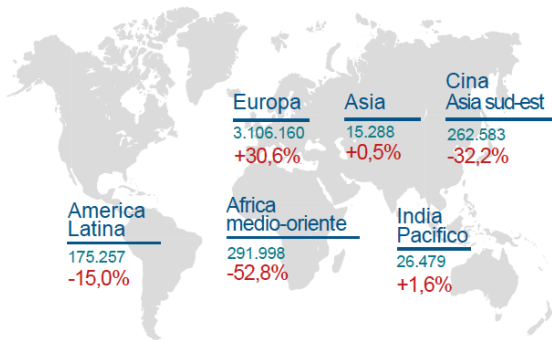
Allora, è strategico che l'Italia non perda questa capacità, questo valore aggiunto è il vero anello che tiene agganciato il Paese alla modernizzazione. La fusione FCA-PSA metterà a dura prova le nostre fabbriche che si dovranno confrontare con quelle della rete europea PSA che è molto più estesa. L'efficienza e l'organizzazione del lavoro degli stabilimenti FCA è buona, in alcuni casi ottima. La loro competitività è la migliore garanzia per il loro futuro.

Volumi

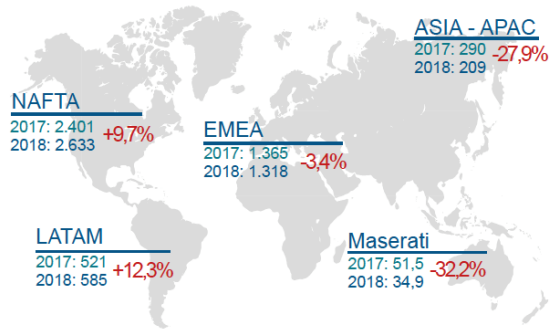
- PSA: 3,9 milioni di auto vendute
- FCA: 4,8 milioni

Totale: 8,7 milioni, terzo player mondiale, secondo in Europa dietro a Volkswagen.

PSA



FCA - consegne (migliaia unità)



+6,8% Variazione rispetto al 2017

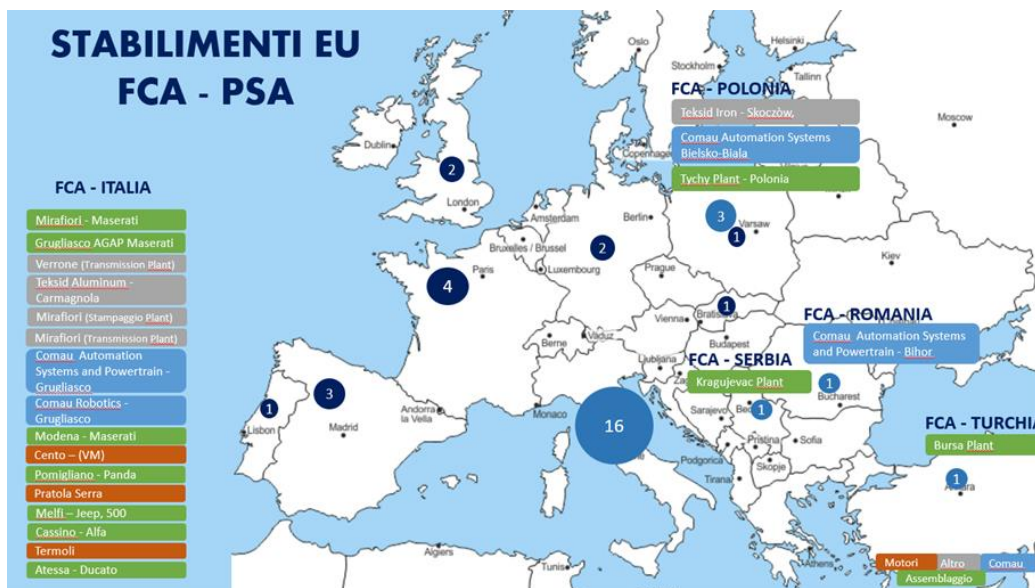
+2,2% 2017: 4.740
2018: 4.842

Dipendenti e fabbriche

- FCA: 199.000 lavoratori nel mondo
- PSA: 208.000 lavoratori nel mondo
- FCA in Europa: Italia, Polonia, Serbia, Turchia e Romania
- PSA in Europa: Francia, Spagna, Portogallo, UK, Germania, Polonia, Slovacchia

Colosso da 23 impianti produttivi in EU.

PSA e FCA hanno un precedente che ha dimostrato una buona sinergia: si tratta della joint venture di veicoli commerciali presso lo stabilimento Sevel in Val di Sagro, primo produttore del segmento in Europa con la produzione nel 2018 pari a 297.000 veicoli di cui il 25% in Germania.



Marchi

- FCA (14): Fiat, Fiat Professional, Chrysler, Alfa Romeo, Jeep, Abarth, Lancia, Maserati, Dodge, Ram, Teksid, Mopar, SRT e Comau.
- PSA (7): Peugeot, Citroën, Opel, Vauxhall Motors, Faurecia, DS Automobiles, Free2Move.

Fatturato

- PSA: 74 miliardi di euro
- FCA: 110 miliardi di euro

Totale: 170 miliardi di euro (escludendo Magneti Marelli e Faurecia).

Utile netto e cash flow

- PSA: utile netto di 3,6 miliardi (2018)
- FCA: utile netto di 5 miliardi (2018)
- PSA: cash flow 4,2 miliardi (2018)
- FCA: cash flow cash flow di 1,5 miliardi (2018)

Valore in Borsa

- PSA: capitalizzazione a 20,4 miliardi circa (al 1.11.2019)
- FCA: capitalizzazione a 21,1 miliardi circa (al 1.11.2019)

Totale: 40 miliardi euro circa

Presenza nel mondo

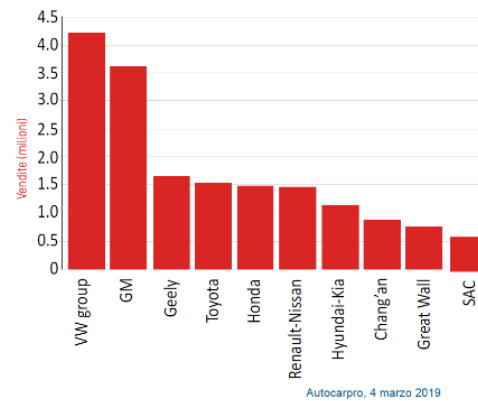
USA (Nord)	FCA ha il 13% del mercato e margini elevati (Ebit 10,5% - III trim. 2019). PSA assente.
SUD AMERICA	FCA è leader in Brasile con margini al 6,5% (III trim. 2019). PSA è debole vende circa 170.000 pezzi.
ASIA	FCA vende in Cina circa 200.000 pezzi (Jeep). PSA arranca. Le vendite verso la Cina sono calate del 30% (circa 260.000 pezzi venduti).
EUROPA	PSA vende 3 milioni di vetture. La sua presenza è molto forte. FCA vende 1,3 milioni pezzi.

Quote di mercato

COMPETITOR EUROPA	% quote di mercato
Volkswagen	24%
PSA	16%
Renault	11%
BMW	7%
FCA	7%
Ford	6%
Daimler	6%
Toyota	5%
Altro	19%
Totale	100%
FCA+PSA	23%

COMPETITOR USA	% quote di mercato
GM	17%
Ford	14%
Toyota	14%
FCA	13%
Honda	9%
Nissan	8%
Hyundai/Kia	7%
Altro	18%
Totale	100%
FCA+PSA	13%

La top 10 dei produttori in Cina



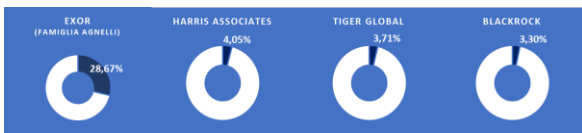
Modelli, piattaforme e tecnologie

- FCA è forte nelle city-car (piattaforma A: 500-Y-Panda).
- FCA è forte nei SUV e mini SUV (Jeep) e in generale nella tecnologia 4x4.
- PSA è avanti nell'elettrico. Dispone di due piattaforme modulari: CMP (Common Modular Platform) usata per le city car e segmento B) e EMP2 (Efficient Modular Platform) usata sulla 508, auto medio-grandi e suv che concorre con la Mqb (Modularer Querbaukasten) di Volkswagen.
- FCA dispone di un marchio premium (Alfa) e uno di lusso (Maserati).

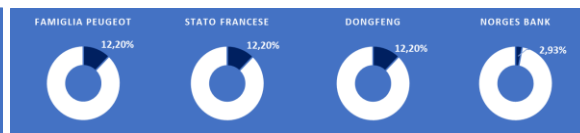
I dettagli del merger

Il presidente sarà John Elkann e AD Carlos Tavares. Il Cda sarà di 11 componenti (5 FCA e 5 PSA + 1 soggetto indipendente a rotazione iniziando da PSA). La sede sarà in Olanda.

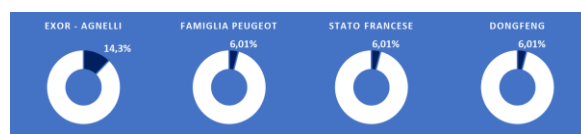
FCA - assetto societario



PSA - assetto societario



FCA - PSA post fusione



UNA VISIONE EUROPEA PER LA COMPETITIVITA' DELL'AUTO: ALCUNE PROPOSTE

Se è vero che è sempre più importante ripensare in modo globale la filiera dell'auto, per i prossimi passaggi all'elettrico e all'autonomo, è essenziale che i governi supportino l'evoluzione dell'industria del settore non solo costruendo reti adeguate per la distribuzione di energia elettrica alle auto del futuro, ma soprattutto aiutando il comparto sul fronte degli investimenti e del miglioramento continuo dei processi produttivi.

In questo senso sarebbero auspicabili iniziative analoghe a quelle realizzate nel 2017 con il piano Industry 4.0 o che il tavolo dell'auto appena avviato sia fattivo nel breve periodo, ma non solo, con una maggior consapevolezza di due aspetti. Il primo che la partecipazione statale dell'Italia nella vicenda FCA-PSA poco c'entra con una visione datata e limitata alla sola partecipazione azionaria dello Stato nell'azienda, ma che vuole invece essere una più innovativa e **moderna idea di Stato come coordinatore o promotore della creazione di valore strategico per la crescita del settore** e del Paese. Il secondo, invece, relativo al **valore delle filiere nel contesto europeo**, e la necessità di creare piani di sviluppo comunitari (circular economy, innovazione, formazione, internazionalizzazione, politiche fiscali, ...) per affrontare con gli strumenti adeguati la competizione mondiale dell'auto. In questo senso l'Europa ha già definito dal 2018 gli Important Projects of Common European Interest (IPCEI) definendo e selezionando sei catene strategiche di valore tra cui proprio l'auto connessa.

E' fondamentale che il MISE si adoperi per assicurare alla manifattura italiana lo spazio che le compete nei progetti europei.

LINK UTILI:

WSJ: <https://on.wsj.com/2WHpZPy>

Comunicato congiunto FCA-PSA: <https://bit.ly/2NcEbgs>

Trimestrale FCA - <https://bit.ly/34pTjgn>

Per Informazioni:

Diodato Pirone: diodato.pirone@virgilio.it

Rachele Sessa: r.sessa@fondazionergo.it

