



## Il vero problema non è che FCA finisca ai cinesi, ma la mancanza di reciprocità

Di **Marco Marazzi**

Tratto da Milano Finanza del 23.08.17

<https://www.milanofinanza.it/news-preview/il-vero-problema-non-e-che-fca-finisca-ai-cinesi-ma-la-mancanza-di-reciprocita-201708222102389209>

Poco prima di Ferragosto, le pagine dei giornali hanno riportato notizie di un possibile “interesse” da parte di aziende automobilistiche cinesi per FCA. A questo sono seguite smentite da parte dei gruppi menzionati: *Geely*, *Great Wall Motors*, *Dongfeng Motors*.

Se la notizia sia vera o falsa, o se, in un mondo come quello dei produttori di auto destinato a consolidarsi ulteriormente, vi sia comunque un fondo di verità, poco importa. Il precedente dell’acquisizione di Volvo da parte di *Geely* dimostra che esiste un interesse concreto da parte dei produttori cinesi per ampliare la loro offerta di prodotti e penetrare mercati esteri dove i marchi cinesi hanno meno possibilità di affermarsi. L’esempio di *Geely* poi è particolarmente rilevante perché dopo l’acquisizione Volvo ha migliorato la propria performance, con un forte aumento dei ricavi e una crescita degli utili nel 2016 del 67% rispetto al 2015.

Tornando a FCA, non è chiaro per esempio al momento se l’operazione sarebbe un’acquisizione del pacchetto di controllo di FCA o solo di alcuni marchi o una fusione.

Ammesso che esista, se l’operazione dal punto di vista finanziario e di mercato avrà senso saranno i soci di controllo FCA a deciderlo. Quello che invece dobbiamo chiederci è se da un punto di vista strettamente legale, posto che si trovi accordo con i soci, l’operazione sarebbe fattibile.

La **Fiat Chrysler Automobiles N.V.** è società di diritto olandese con sede fiscale nel Regno Unito, e controlla una serie di società in Italia e USA. Da un punto di vista strettamente regolamentare, non vi sarebbero autorizzazioni governative particolari richieste nel caso una società cinese decidesse di acquistare la maggioranza del capitale, tranne quelle richieste dal governo cinese stesso per l’acquirente. L’acquisizione probabilmente comporterebbe il lancio di un OPA sui mercati azionari dove FCA è quotata, con varie complicazioni, e potrebbe essere soggetta a divieto se certe soglie antitrust fossero raggiunte (peraltro molto improbabile date le quote bassissime cinesi nel mercato mondiale e quelle anche molto basse di FCA in Cina), ma è un’analisi che andrà fatta. Resta sempre il rischio che il governo americano decida di giocare la carta dello CFIUS, il *Committee on Foreign Investment* che è deputato ad esaminare ed autorizzare acquisizioni straniere in settori strategici USA e che può vietarle ove vi siano questioni di “sicurezza nazionale”. Sebbene il concetto possa essere interpretato estensivamente e da qualche anno lo CFIUS abbia agito in maniera più attenta nel valutare acquisizioni di aziende americane in vari settori dall’energia ai porti all’alta tecnologia, sarebbe difficile argomentare che le linee di produzione della Jeep o della RAM siano legate alla sicurezza nazionale.



Insomma, da un punto di vista strettamente regolamentare, a parte qualche possibile difficoltà di natura più “politica” che altro in USA, sembra che un’ipotetica acquisizione potrebbe andare avanti.

È un bene? Non del tutto, direi, e per un motivo molto semplice: anche se ne avesse la volontà e le risorse finanziarie, **FCA non potrebbe mai comprare né Geely, né Great Wall Motors o altro produttore cinese.** Al massimo potrebbe prendere una quota del 50% che non offre alcun diritto di controllo della società ma al più un diritto di veto. Si tratta, beninteso, di un vincolo di legge insuperabile, ostacolo che viene prima di quello successivo cioè la presenza di un sistema autorizzativo cinese che riguarda tutti gli investimenti esteri, con poche eccezioni, e che comprende valutazioni anche sulla “sicurezza economica nazionale”. Anzi, considerato che **la legge cinese consente solo la formazione di joint ventures** (quindi progetti greenfield) per la produzione di automobili, con socio straniero al 50% massimo, non è nemmeno certo che un’acquisizione di una quota del 50% in un operatore esistente verrebbe consentita, come osservato di recente anche nel *Position Paper della EU-China Chamber of Commerce*.

Se molti vedono un potenziale rischio che una società cinese arrivi a controllare marchi storici dell’auto come FIAT, Chrysler, etc., io non vedo alcun rischio. Non sono d’accordo quindi con chi pensa di correre ai ripari (anche a livello europeo) cercando di adottare regole più stringenti sulle acquisizioni straniere, che passerebbero immagino attraverso un ampliamento del concetto di “settori strategici” o di “sicurezza economica nazionale”. Quando si tratta di produrre beni di consumo come le automobili a dir la verità ci vedo poco di strategico.

Vedo però uno sbilanciamento ed un’assenza di trattamento reciproco che è ben più importante della natura “strategica” o meno dell’industria in questione. Che quasi nessuno tra i vari commentatori segnali questo problema è un peccato, perché è proprio su questi aspetti che poi magari un giorno l’ “opinione pubblica” avrà da ridire, più che sul passaporto di chi investe denaro per produrre l’auto che guidiamo.