

Pubblicato il 2 febbraio 2021, nella seduta n. 297

[URSO](#) , [BALBONI](#) , [BARBARO](#) , [CALANDRINI](#) , [DE BERTOLDI](#) , [FAZZOLARI](#) , [GARNERO SANTANCHE'](#) , [LA PIETRA](#) , [MAFFONI](#) , [NASTRI](#) , [PETRENGA](#) , [RUSPANDINI](#) , [RAUTI](#) , [TOTARO](#) , [DE CARLO](#) - Ai Ministri dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico. -

Premesso che:

dallo scorso 16 gennaio 2021 due gruppi industriali, il francese Peugeot S.A. (PSA) e l'italo-statunitense FIAT Chrysler Automobiles sono ufficialmente confluiti nel gruppo "Stellantis", azienda multinazionale di diritto olandese produttrice di autoveicoli, che controlla 14 marchi automobilistici e presente con siti produttivi in 29 Paesi situati tra Europa, America, Africa e Asia;

gli interroganti rilevano come, nella fase che ha preceduto l'operazione, essa venisse rappresentata, sia dai suoi principali attori e soggetti partecipanti, che dalle dichiarazioni di esponenti del Governo (tra cui il Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, e il viceministro dell'economia e delle finanze, Antonio Misiani), come una "fusione" tra due grandi gruppi industriali nell'ambito della quale, tra l'altro, veniva sollecitata la massima attenzione ai nuovi assetti e bilanciamenti dei diversi interessi nazionali in gioco, volta ad evitare un dannoso sbilanciamento a sfavore dell'economia italiana e a favore di quella francese;

più in particolare, nell'ambito dell'operazione, l'assetto azionario di Stellantis prevedeva che Exor (la *holding* italiana della famiglia Agnelli) detenesse la maggiore quota, pari al 14,4 per cento, mentre la famiglia Peugeot avrebbe detenuto il 7,2 per cento e il Governo francese il 6,2 per cento;

del resto anche il comunicato congiunto tra il Ministro dello sviluppo economico italiano, Stefano Patuanelli, e il Ministro dell'economia e delle finanze francese, Bruno Le Maire, pubblicato sul sito *web* del Ministero dello sviluppo economico lo scorso 4 gennaio 2021, fa espressamente riferimento alla "fusione delle due società";

successivamente, a pochi giorni dalla nascita del gruppo, hanno cominciato ad emergere nuovi elementi che, ad un'analisi un po' più approfondita, hanno evidenziato come la nuova composizione e la *governance* del gruppo configurassero non una fusione, bensì un'operazione di vendita, e dunque null'altro che una vera e propria acquisizione di FCA da parte di PSA, la quale è infatti definita nel prospetto depositato dalle due case per le rispettive assemblee come parte acquirente, mentre FCA viene definita come parte venditrice, con una chiara ed evidente propensione a vantaggio della componente francese;

a riprova di questa circostanza vi sono le recenti analisi riportate dal quotidiano economico "Milano finanza" e poi rimbalzate su una pluralità di organi di informazione, oltre a numerose segnalazioni del primo firmatario della presente interrogazione, che hanno evidenziato come la somma delle diverse componenti di partecipazione azionarie riconducibili a vario titolo ad azionisti francesi, tra i quali anche lo Stato, che ha recentemente aumentato la sua partecipazione mediante la società Bpifrance (controllata dalla Caisse des depots et consignations), abbia nei fatti superato la quota italiana, con una quota totale pari al 15 per cento rispetto al 14,4 detenuto da Exor, raggiungendo così la maggioranza relativa;

numerose circostanze, del resto, concorrono a rendere questo scenario più consistente: la maggioranza dei consiglieri di amministrazione (6 su 11) è indicata dal socio francese, che ha oltretutto espresso il massimo incarico del gruppo, vale a dire quello di amministratore delegato, conferito a Carlos Tavares (già amministratore delegato e presidente del consiglio di amministrazione del gruppo PSA), il vicepresidente, oltre al rappresentante dei sindacati;

analogo schema di preminenza della presenza francese su quella italiana si riproduce nel *management* appena nominato, in gran parte francese, squilibrio che ha provocato la reazione preoccupata dei sindacati italiani e delle aziende della filiera *automotive* particolarmente importante per l'economia italiana, che temono di perdere le commesse a favore di aziende di altri Paesi,

si chiede di sapere:

quali siano i termini esatti della notifica dell'operazione da parte di FCA al Governo italiano, anche in riferimento alla normativa sulla *golden power* così come modificata (decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23) e quali siano gli obblighi di legge in merito;

se quanto notificato corrisponda effettivamente alle operazioni poi realizzate e se l'assetto azionario e manageriale emersi in seguito alla nascita del gruppo Stellantis sia conforme a quello predelineato al Governo;

in particolare, se fosse stato comunicato al Governo che si trattava di vendita e non di fusione e che gli azionisti di PSA avrebbero avuto una chiara preminenza, se inoltre fosse stato comunicato che lo Stato francese avrebbe aumentato la sua quota *post* fusione e che la maggioranza azionaria sarebbe

così diventata francese, se fosse stato infine comunicato che la composizione della *governance* e di conseguenza del *management* sarebbero state tali da evidenziare lo squilibrio tra le parti configurando di fatto la operazione come un'annessione e non certo come una fusione paritetica; sulla base di quali informazioni i rappresentanti del Ministero dello sviluppo economico e del Ministero dell'economia e delle finanze in comunicati ufficiali abbiano descritto l'operazione come una fusione paritetica, omettendo particolari così importanti come quelli che ora stanno emergendo e che sconfessano quanto da loro dichiarato anche in Parlamento; se ed in quali termini intendano intervenire per preservare l'economia nazionale ed evitare la configurazione, nell'ambito del nuovo gruppo Stellantis, di posizioni di preminenza da parte della compagine francese e conseguente compressione degli spazi decisionali e dei margini di intervento e partecipazione manageriale della nazione italiana all'interno dell'operazione.