



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE  
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

---

Corso di Laurea triennale in Economia Aziendale  
Curriculum Amministrazione e Controllo delle aziende

**FUSIONI ED OPERAZIONI STRAORDINARIE  
ANALISI DEL CASO STELLANTIS**

**MERGERS AND EXTRAORDINARY  
TRANSACTIONS ANALYSIS OF THE  
STELLANTIS CASE**

Relatore:  
Prof. Filippo Fiordiponti

Rapporto Finale di:  
Francesco Roccalba

Anno Accademico 2022/2023

# ***INDICE***

Introduzione.....	4
Capitolo 1 – Operazioni straordinarie d’impresa.....	6
1.1 Cos’è la trasformazione.....	5
1.2 Cos’è la scissione.....	6
1.3 Cos’è la fusione.....	7
Capitolo 2 – La società per azioni.....	8
2.1 Cos’è.....	8
2.2 Caratteristiche.....	9
2.3 Amministrazione.....	9
2.4 Scioglimento.....	11
Capitolo 3 – Gruppi FCA e PSA.....	12
3.1 Gruppo FCA.....	12
3.2 Gruppo PSA.....	13
Capitolo 4 – Stellantis il nuovo gruppo automobilistico.....	14
4.1 Creazione del nuovo gruppo.....	14

4.2 Risultati conseguiti .....	17
4.3 SiliconAuto.....	18
4.4 E-FUEL.....	19
4.5 Rapporto con il Governo italiano.....	19
4.6 Il ruolo dell'elettrico.....	23
Capitolo 5 – Risultati dei competitors.....	22
5.1 Gruppo Toyota.....	23
5.2 Gruppo Volkswagen.....	24
5.3 Alleanza Renault, Nissan, Mitsubishi.....	26
Conclusioni.....	31
Bibliografia.....	34

## ***INTRODUZIONE***

Stellantis è una delle più grandi fusioni nella storia dell'industria automobilistica. L'azienda è stata creata dalla fusione di due gruppi automobilistici di fama mondiale, il gruppo PSA e il gruppo FCA. La fusione di queste due aziende rappresenta un cambiamento radicale per l'industria automobilistica e porterà ad una nuova era di innovazione e crescita nel settore automobilistico globale. Il gruppo PSA è stato costituito dalla fusione di Peugeot e Citroën nel 1976 ed è diventato uno dei principali produttori di auto in Europa, specialmente nel segmento delle vetture compatte e delle city car. Il gruppo FCA, invece, è stato creato dalla fusione tra Fiat e Chrysler nel 2014 ed è stato uno dei principali produttori di auto nel mercato americano e, in particolare, nella produzione di veicoli a motore diesel. La fusione di questi due giganti dell'industria automobilistica è stata annunciata nel 2019 e ha richiesto un lungo processo di negoziazione e di finalizzazione degli accordi. Nel gennaio 2021, la fusione è stata ufficialmente completata e Stellantis ha iniziato le sue operazioni come la quarta più grande società automobilistica al mondo. La fusione di PSA e FCA è stata giustificata dall'effetto sinergico che l'unione delle due società avrebbe potuto produrre. Il gruppo ampliato avrebbe potuto condividere le tecnologie e le piattaforme di prodotto,

consolidando la leadership dei marchi di entrambe le case automobilistiche nei loro rispettivi mercati di riferimento. Inoltre, la fusione ha reso possibile la formazione di elementi tecnologicamente avanzati, come il sistema di guida autonoma, l'auto-connettività e le elettrificazioni, favorendo investimenti che sarebbero stati troppo costosi da affrontare separatamente. Alcuni dei brand del gruppo PSA includono Peugeot, Citroën, DS, Opel e Vauxhall, mentre il gruppo FCA, finora, comprendeva nomi come Fiat, Chrysler, Alfa Romeo, Jeep, Maserati e Ferrari. Tutti questi marchi hanno una lunga e illustre storia nell'industria automobilistica ed è probabile che la fusione porti ad un consolidamento della posizione di ciascuno in un modo che avrebbe avuto forse successo se fossero rimasti autonomi. Ci sono stati anche effetti significativi della fusione su questioni fondamentali, come la parità di genere e il rispetto dell'ambiente. Stellantis è l'unico leader del settore automobilistico che prevede di aderire alle quote rosa e al programma di sostenibilità ambientale dell'Unione europea. Questo dimostra il forte impegno dell'azienda per l'uguaglianza di genere e per la sostenibilità ambientale, confermando il suo essere più di una semplice azienda automobilistica, ma una società in grado di guardare avanti e di rinnovarsi.

# ***CAPITOLO 1***

## ***OPERAZIONI STRAORDINARIE D'IMPRESA***

Le operazioni straordinarie di una società nello specifico quelle di trasformazione, fusione e scissione sono fondamentali. Esse permettono alla società di modificarsi e adeguarsi al contesto economico che sta affrontando, mutando il suo assetto giuridico e/o patrimoniale. La trasformazione di una società è caratterizzata da un cambiamento organizzativo che si modifica rispetto a quello sancito nell'atto di costituzione.

### ***1.1 LA TRASFORMAZIONE***

Essa è contemplata nel Codice civile, articolo 2500 in due tipologie differenti: Trasformazione omogenea, consiste nel passaggio da società di persone in società di capitali (società in nome collettivo in società per azioni) questo passaggio può avvenire anche in relazione opposta (da S.P.A in S.N.C). Trasformazione eterogenea, variazione da società di capitali in enti di tipo diverso (società di capitali in società cooperative) questa modifica è eventualmente possibile anche in funzione inversa.

## ***1.2 LA SCISSIONE***

Citata nell'articolo 2506 del Codice civile e attesta il medesimo fatto: con la scissione una società assegna il suo intero patrimonio o una parte di esso a più società, già esistenti o di nuova costituzione, con le relative azioni o quote ai suoi soci. Un eventuale conguaglio in denaro è consentito, con il limite imposto del dieci per cento del valore nominale delle azioni o quote attribuite, tramite il consenso unanime può essere concessa la non distribuzione delle azioni o quote della società scissa. L'operazione in questione si può distinguere in: Totale quando la società scissa l'intero suo patrimonio a due o più e non ad una solamente altrimenti si parlerebbe di trasformazione o fusione. Parziale quando la società assegna parte del suo patrimonio ad una o più beneficiarie e può essere: in senso stretto se le società sono di nuova costituzione o per incorporazione se le società sono preesistenti.

### **1.3 LA FUSIONE**

Presente nell'articolo 2501 del Codice civile, è l'operazione che consente l'unificazione dei patrimoni e compagini sociali di due o più società in una sola. Una delle finalità più importanti della fusione è quella economica la quale crea migliori condizioni di efficienza sia nell'assetto produttivo che nelle relazioni con il mercato es: eliminando la concorrenza. Questa operazione può essere distinta in: senso stretto mediante la costituzione di una nuova società, con la conseguente estinzione di tutte quelle preesistenti. Fusione per incorporazione, incorporazione di più società in una sola con l'estinzione delle preesistenti salvo una sola. Le azioni o le quote sono assegnate ai soci delle società fuse o incorporate e non alle società che si estinguono, questo carattere distingue la fusione dal conferimento d'azienda, per quanto concerne la natura giuridica la fusione è una mera modifica dell'atto costitutivo. Non avviene un trasferimento di beni ma si ha continuità ovvero che la società sopravvive con un nuovo assetto organizzativo. Le società in fase di liquidazione non possono partecipare alla fusione.



## ***CAPITOLO 2***

### ***LA SOCIETÀ PER AZIONI***

#### ***2.1 COS'È***

La società per azioni (S.P.A.) è il modello principale delle società di capitali e rappresenta il modello più idoneo ai grandi investimenti. La sua costituzione parte con l'atto pubblico innanzi al notaio, che provvederà a registrare l'atto e ad iscrivere la società nel registro delle imprese, quest'ultima operazione è imprescindibile affinché possa esistere. Per la sua costituzione è previsto un capitale minimo di 50.000 euro, di cui almeno il 25% del capitale sociale (pari a 12.500 euro) deve essere versato in banca e di ciò si deve dar conto nell'atto costitutivo, in caso di unico socio esso dovrà versare l'intero importo del capitale sociale. In base alla peculiarità dell'attività svolta il capitale minimo richiesto può essere maggiore, ad esempio, nelle società di intermediazione mobiliare o delle bancarie. Le S.P.A. possono essere di due tipi: aperte, quindi facendo ricorso al mercato del capitale di rischio (società quotate e con azioni diffuse) e chiuse quindi con l'esclusione della circolazione delle azioni all'esterno. La revisione dei conti è esercitata da un revisore legale o da una società di revisione specialmente per quelle monistiche e dualistiche dove

è obbligatorio. Le società che non sono tenute alla redazione del bilancio possono affidare la revisione dei conti al collegio sindacale, se espressamente previsto nello statuto.

## ***2.2 CARATTERISTICHE***

Le due caratteristiche fondamentali sono la responsabilità limitata di tutti i soci e la divisione del capitale in azioni, infatti, essa fa fronte alle spese e ai debiti solo con il proprio patrimonio, ovvero con il proprio capitale ed in generale con le proprie risorse economiche. I soci non devono rispondere ai debiti con i propri beni personali e non sono obbligati a prestare i propri soldi alla società. Il capitale sociale è suddiviso in azioni, l'atto costitutivo può determinare il valore nominale di ciascuna azione. Le azioni sono quote di partecipazione liberamente trasferibili e la loro emissione non è essenziale e nelle società quotate in borsa esse non possono essere rappresentate da documenti cartacei ma da semplici registrazioni contabili definite "azioni scritturali" o "azioni dematerializzate".

## ***2.3 L'AMMINISTRAZIONE***

Le norme in vigore dal 2004 danno la possibilità di poter organizzare l'amministrazione su tre modelli distinti: tradizionale, monistico e dualistico. Nel modello tradizionale l'amministrazione è composta da più

persone che formano il consiglio di amministrazione “cda” con la possibilità della presenza di una sola persona. A volte la figura del socio ed amministratore non coincide e chi depone la firma per la società è amministratore unico o il presidente del cda. I membri del cda hanno il compito di gestire la società ed il numero dei membri è sancito nell’atto costitutivo che può limitarsi a dare un numero minimo e massimo questo numero sarà definito durante l’assemblea ordinaria. Nel modello monistico l’amministrazione e il controllo sono affidati ad un consiglio di amministrazione e ad un comitato costituito al suo interno; pertanto, la disciplina relativa al funzionamento del consiglio di amministrazione è la stessa di quella prevista nel modello tradizionale fatta eccezione per alcuni requisiti dei componenti del consiglio stesso. Al contrario il sistema di controllo è molto differente rispetto al modello tradizionale, questo modello di stampo anglosassone risulta il modo meno diffuso nel nostro ordinamento giuridico. Nel sistema dualistico, invece, l’amministrazione è affidata ad un consiglio di gestione eletto dal consiglio di sorveglianza che a sua volta è eletto dall’assemblea: a tali organi si applicano le specifiche norme previste dalla legge e in via residuale e generali norme in tema di amministrazione e controllo. L’assemblea che è formata dai soci non ha compiti di amministrazione ma deve riunirsi almeno una volta all’anno per approvare il bilancio. L’assemblea viene convocata dagli amministratori

anche per prendere decisioni importanti, ad esempio, modifiche dello statuto per l'aumento del capitale sociale e la relativa deliberazione deve essere verbalizzata dal notaio entro 30 giorni verificato l'adempimento delle condizioni stabilite dalla legge ne richiede l'iscrizione nel registro delle imprese presso la Camera di Commercio del luogo ove la società ha sede.

## ***2.4 SCIoglimento***

La società si scioglie anticipatamente con una delibera di assemblea verbalizzata dal notaio ovvero quando ricorre una delle cause di scioglimento indicate dalla legge le quali possono essere decorso del termine di durata, il conseguimento dell'oggetto sociale, o la sopravvenuta impossibilità di conseguirlo o anche l'impossibilità di funzionamento o la portata avanti inattività dell'assemblea la riduzione del capitale al di sotto del minimo legale. Gli effetti dello scioglimento decorrono dal giorno dell'iscrizione presso il registro delle imprese della dichiarazione di accertamento fatta dall'organo amministrativo o della delibera assembleare in caso di scioglimento volontario. Infine, occorre nominare un liquidatore in genere un extra amministratore della stessa ho un esperto in amministrazione e contabilità che si occupi della chiusura dei debiti dei crediti e di tutte le partite contabili in sospeso.

## ***CAPITOLO 3***

### ***GRUPPI FCA E PSA***

La fusione Stellantis è stata voluta da due gruppi automobilistici tra i più importanti d'Europa, FCA e PSA, è doveroso introdurre le due holding per poter comprendere al meglio la loro attuale fusione.

#### ***3.1 FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES***

Il gruppo FCA nasce da un'intuizione dell'allora amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne che nel 2009 agisce con l'obiettivo di acquisire la Chrysler automotors di provenienza americana, l'ufficialità di questa acquisizione arriverà dopo 5 anni a seguito di diversi avvenimenti. Giugno 2009, i 2 gruppi ufficializzano la loro intesa con l'apporto del primo piano industriale con la previsione di lanciare ben 16 nuovi modelli, nella primavera del 2010 Chrysler ottiene i primi dati positivi con un primo trimestre chiuso con un utile operativo di 143 milioni di dollari ed il lancio della Jeep Grand Cherokee come primo veicolo firmato Fiat. Nel gennaio del 2011 per via dei bonus ottenuti per aver raggiunto obiettivi di innovazione tecnologica la Fiat sale dal 20 al 25% in Chrysler salendo ulteriormente del 16% restituendo i prestiti di 7,6 miliardi di dollari ai governi di Usa e Canada. Il 2014 è l'anno chiave per la definizione di

questa operazione con la presentazione del piano quadriennale 2014-2018 arrivando a giugno del medesimo anno con l'approvazione della fusione da parte del cda Fiat e la quotazione del gruppo FCA al Nyse e alla borsa telematica di Milano.

### ***3.2 LA PEUGEOT SOCIÉTÉ ANONYME***

Il gruppo PSA inizia la sua storia nel 1974 con l'acquisto del 38,2% di Citroen da parte di Peugeot con la totale affermazione due anni dopo con l'incremento della partecipazione all'89,95%. Negli anni a seguire sono state diverse le alleanze con altri costruttori, ad esempio, la joint-venture con FCA o con Bmw per quanto riguarda i motori. Da non dimenticare l'accordo sancito nel 2012 con la General Motors con lo scopo di poter condividere piattaforme, componenti ed altre tecnologie. Difficili furono gli anni che vanno dal 2012 al 2014 a causa di un importante indebitamento con le banche con conseguente licenziamento di migliaia di dipendenti e l'entrata del gruppo cinese Dongfeng Motor Corporation con una quota identica a quella del governo francese e alla famiglia Peugeot. Il gruppo francese dopo l'acquisizione di Opel riuscì ad avere una ripresa.

## ***CAPITOLO 4***

### ***STELLANTIS IL NUOVO GRUPPO***

#### ***AUTOMOBILISTICO***

##### ***4.1 CREAZIONE DEL GRUPPO***

Il 16 gennaio 2021 nasce Stellantis, frutto della fusione tra i 2 gruppi automobilistici FCA e PSA. Questa operazione societaria è stata causata dalla necessità di rimanere competitivi sul mercato ed ottenere la possibilità di investire nell'elettrico oltre che superare la forte pressione vigente sul mondo dell'automotive. Il gruppo FCA aveva le idee ben chiare già da tempo, il progetto iniziale prevedeva la fusione con Renault, operazione non conclusa per via di vari problemi con il Governo francese, molti marchi sono stati inglobati in questa manovra societaria: Jeep, Alfa Romeo, Peugeot, Maserati ed altri già appartenenti alle due case automobilistiche in seguito riportate nello schema sotto raffigurato. La struttura azionaria è ben strutturata e delineata con il gruppo Exor che detiene la maggioranza, ovvero il 14,4%, a seguire gli altri detentori delle quote: Famiglia Peugeot, Stato francese attraverso la banca BPfrance, Dongfeng Motor Corporation, Tiger Global, UBS Securities, The Vanguard Group. Il consiglio di amministrazione è composto da undici membri con i

medesimi ruoli societari, al vertice troviamo John Elkann che ricopre la mansione di presidente ed amministratore esecutivo, Carlos Tavares amministratore delegato con potere esecutivo, Robert Peugeot vicepresidente ma amministratore non esecutivo, Henri De Castries amministratore senior indipendente, il resto dei membri ricoprono la posizione di amministratori non esecutivi. La holding è quotata in borsa nello specifico: al New York Stock Exchange, Euronext Milan e su Euronext Paris.



# STELLANTIS



## ***4.2 RISULTATI CONSEGUITI***

Il 2021 di Stellantis registra un'utile netto record di 13,354 miliardi di euro. Il risultato, paragonato a quello ottenuto combinando i dati di FCA e PSA prima della fusione, è quasi triplicato in un anno (+179%) rispetto ai precedenti 4,79 miliardi di euro. I ricavi netti sono stati pari a 152 miliardi di euro, in aumento del 14%, per effetto soprattutto del miglior mix di prezzo e di prodotto e della crescita dei volumi. Un altro dato importante nel 2021 è anche quello del risultato operativo rettificato che è raddoppiato rispetto all'anno d'inizio della pandemia e tocca i 18 miliardi di euro. Grazie a questo exploit il gruppo Stellantis può contare anche su una consistente liquidità industriale che ammonta a 62,7 miliardi di euro. Il dividendo ordinario previa approvazione degli azionisti sarà pari a 3,3 miliardi di euro. Tra i maggiori successi che hanno contribuito a questo risultato per il gruppo Stellantis, sono i modelli di auto Jeep Wrangler 4XE nel mercato statunitense delle auto ibride plug-in e il dominio in Sudamerica con una quota di mercato del 22,9%, a questo si aggiunge il primo posto nell'Europa allargata della Peugeot 208, oltre al successo della Maserati MC20 che ha contribuito agli ottimi risultati di vendita della casa del tridente. Stellantis registra risultati record nel 2022; i ricavi netti sono pari a 179,6 miliardi di euro, in crescita del 18% rispetto al 2021 grazie ai prezzi netti favorevoli, al miglior mix modelli e agli effetti positivi nei

cambi di conversione. Registra anche un'utile netto pari a 16,8 miliardi di euro, in aumento del 26%, il risultato operativo rettificato è pari al 23,3 miliardi di euro, in crescita del 29% con un margine del 13%, migliore rispetto all'obiettivo prefissato del 12% . Il consiglio di amministrazione ha approvato un programma di acquisto di azioni proprie per un valore massimo di 1,5 miliardi di euro, da perfezionarsi sul mercato entro la fine del 2030.

### **4.3 SILICONAUTO**

Le due società hanno annunciato la creazione di SiliconAuto, una joint venture paritetica che dal 2026 si occuperà di progettare e vendere semiconduttori all'avanguardia. Stellantis e Hon Hai Technology Group, meglio nota come Foxconn, hanno annunciato la creazione di SiliconAuto, un joint venture paritetica che dal 2026 si occuperà di progettare e vendere semiconduttori all'avanguardia per gli operatori dell'industria automobilistica, compresa la società presieduta da John Elkann.

L'iniziativa commerciale mette in sinergia la capacità di sviluppo e le competenze nel settore informatico della multinazionale taiwanese che si occupa, tra l'altro, di assemblare gli iPhone Apple e le conoscenze della casa automobilistica delle diverse esigenze di mobilità a livello mondiale. SiliconAuto fornirà dunque ai propri clienti semiconduttori progettati

appositamente per il settore automotive, necessari per il funzionamento di modulo e funzioni controllati da computer, particolarmente rilevanti soprattutto nei veicoli elettrici. Oltre a quelle di clienti terzi, i prodotti frutto della joint venture saranno destinati a soddisfare il futuro fabbisogno di Stellantis.

#### ***4.4 E-FUEL***

Il gruppo Stellantis sta testando i carburanti sintetici su 28 famiglie di motori a combustione. Ciò nell'ottica di una potenziale riduzione delle emissioni per 28 milioni di motori termici costruiti in Europa dal 2014, quindi rispondenti alla normativa Euro 6, sia Diesel che a benzina. Il protocollo prevede test su emissioni allo scarico, capacità di avviamento, potenza del motore, affidabilità, interazioni con l'olio lubrificante, il serbatoio, i filtri e l'impianto di alimentazione.

#### ***4.5 RAPPORTO CON IL GOVERNO ITALIANO***

Il ministro delle imprese e del made in Italy, Adolfo Urso aveva espresso il suo punto di vista sul futuro dell'automotive in Italia, legato anche all'apporto di Stellantis verso questa direzione. Allo stesso tempo il ministro aveva ammesso che si rendeva necessario un accordo fra il gruppo automobilistico e il Governo per il bene dell'industria dell'auto in

Italia. Ora il governo ha raggiunto un accordo, quello siglato fra il Ministero delle Imprese del made in Italy e le regioni dove già sono situati stabilimenti del gruppo Stellantis in Italia. Ha preso quindi avvio un'importante passo in avanti all'indomani della riunione tra il ministro Adolfo Urso, i presidenti di Regione e i rappresentanti regionali delle principali aree dove sono collocati stabilimenti Stellantis in Italia presso il salone degli Arazzi di Palazzo Piacentini. L'incontro ha permesso di definire quelle che saranno le linee guida che il ministero intende mettere in campo per definire quello che è un vero e proprio accordo di transazione, da presentare a Stellantis prima della canonica pausa estiva. Il ministro Urso ha incontrato i vertici delle sei regioni italiane che ospitano stabilimenti del gruppo: Abruzzo, Basilicata, Campania, Emilia Romagna, Lazio e Piemonte. La volontà dell'accordo che mette al centro il gruppo Stellantis è quello di basarsi su tre obiettivi fondati e quindi da raggiungere: incremento dei valori produttivi d'auto sul territorio nazionale, l'aumento degli investimenti in tema di ricerca e sviluppo presso gli stabilimenti italiani con una grande attenzione rivolta ai centri studio di ingegneria e quindi una maggiore tutela verso l'importanza dell'indotto italiano. L'incontro è stato riconosciuto di sicura importanza dalle regioni, le quali hanno anche sottolineato come "l'agire comune possa essere un grande punto di forza nei rapporti con Stellantis, anche rispetto

alle singole specificità ed esigenze locali”, si legge nella nota del ministero. Il ministro ha ammesso che l'incontro è apparso estremamente costruttivo, l' accordo però non guarda solo a Stellantis, l'obiettivo del Ministero rimane infatti quello di incrementare la produzione di auto in Italia e investire, anche mediante un necessario apporto di risorse pubbliche. Pareri positivi sono stati espressi anche per ciò che riguarda la possibile ricerca di nuove realtà interessata ad investire in Italia per la produzione automobilistica. Il governo guarda quindi anche verso questa direzione per comprendere le eventuali risorse a disposizione da parte delle regioni in modo da provare a colmare il divario produttivo fra l'Italia e altri Paesi europei.

#### ***4.6 IL RUOLO DELL'ELETTRICO***

Quello dell'elettrificazione è un trend ormai definito a livello globale, che coinvolge l'intera industria dell'auto. Per questo, Stellantis sta portando avanti la sua strategia di elettrificazione per offrire ai propri clienti veicoli entusiasmanti e all'avanguardia, dotati di tecnologie avanzate a prezzi accessibili. Un cambiamento dettato anche dalle nuove più consapevoli esigenze ecologiche della società, infatti, Stellantis sta preparando la strada affinché il 100% delle vendite in Europa e il 50% e le vendite negli Stati Uniti siano costituite da soli veicoli elettrici a batteria (BEV) entro la fine

del decennio. Utilizzeranno tre diversi EDM in grado di coprire l'intera gamma di veicoli, dalla piattaforma STLA Small fino alla STLA frame. Questa tecnologia di terza generazione è dotata di un'elevata flessibilità, ed è al tempo stesso modulare e scalabile, con un alto livello di condivisione capace di ottimizzare i costi. Un elemento chiave di questa strategia è lo sviluppo di un inverter unico per le tre famiglie di EDM dotato di tecnologia scalabile, di un microprocessore comune di controllo e software prodotti internamente. Entro il 2024 è previsto l'impiego di due tipologie di batterie: un'alternativa priva di nichel e cobalto dai costi ridotti e stabili e con densità energetica e ottimizzata e un'opzione ad alta densità energetica a base di nichel. Per il 2026 è previsto inoltre l'introduzione della prima tecnologia competitiva per le batterie allo stato solido.

## ***CAPITOLO 5***

### ***RISULTATI DEI COMPETITORS***

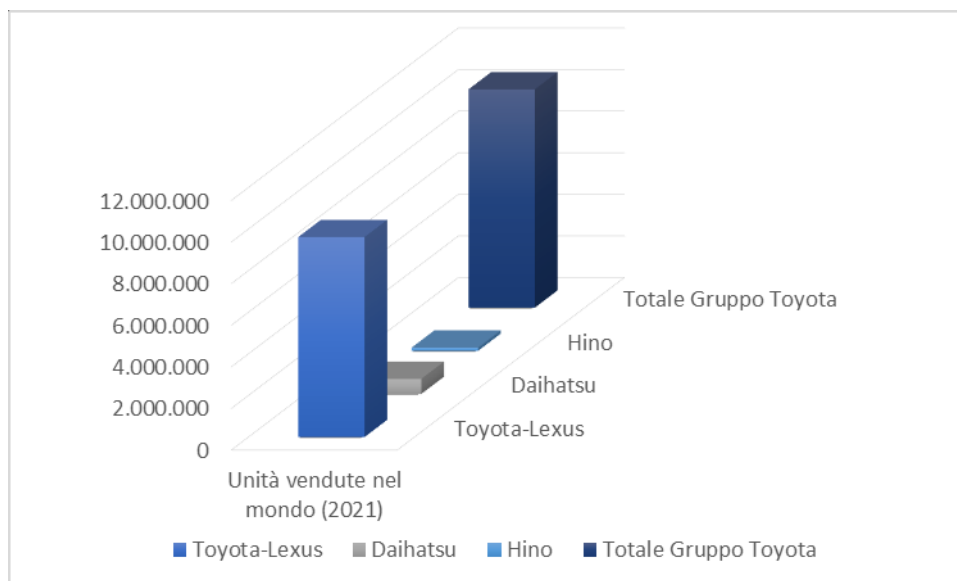
Toyota si è confermato, anche nel 2021, il primo Gruppo al mondo con oltre 10,4 milioni di auto vendute nell'anno solare. Rispetto al 2020, le vendite sono aumentate il 10,1%, in controtendenza rispetto al calo del 4,5% registrato dal gruppo Volkswagen che, in ogni caso, occupa per il secondo anno consecutivo la seconda posizione in classifica con più di 8,8 milioni di auto vendute nello stesso periodo. Si tratta, per il Gruppo tedesco, del risultato più basso degli ultimi 10 anni in gran parte dovuto alla crisi del microchip che sta colpendo il settore auto. In attesa dei risultati Stellantis, Ford e GM, il gruppo Renault-Nissan-Mitsubishi occupa il terzo gradino del podio con 7,0 milioni di auto vendute. Molto bene anche Hyundai Kia (6,66 milioni); più staccato Honda (646.000 unità).



## **5.1 GRUPPO TOYOTA**

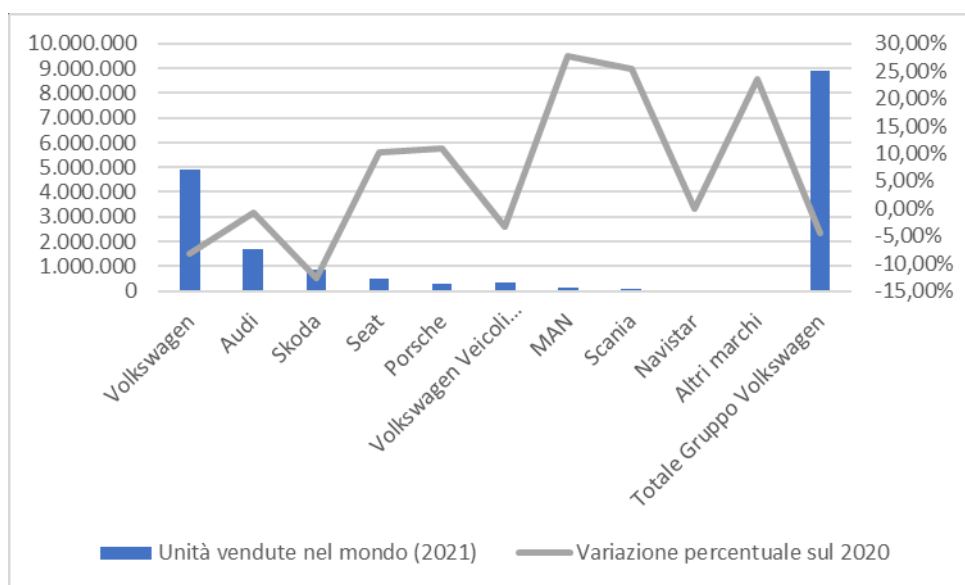
Analizzando i dati ufficiali rilasciati da Toyota, è interessante notare come solo il 25% delle vendite globali riguardino auto elettrificate (2.621.925 unità), con Europa, Nord America e Asia che contano volumi molto simili seppur con crescite percentuali diverse rispetto al 2020 (Nord America più 74,4%, Europa più 17,9% Asia più 48,9%). Lexus, i cui numeri vengono accorporati a Toyota, ha venduto 702.821 auto nel 2021, con un calo del 2,3% rispetto al 2020.

Nella tabella sottostante vengono rappresentate le unità vendute nel mondo in corso dell'anno 2021 da parte dei vari marchi incorporati nel gruppo Toyota.



## **5.2 GRUPPO VOLKSWAGEN**

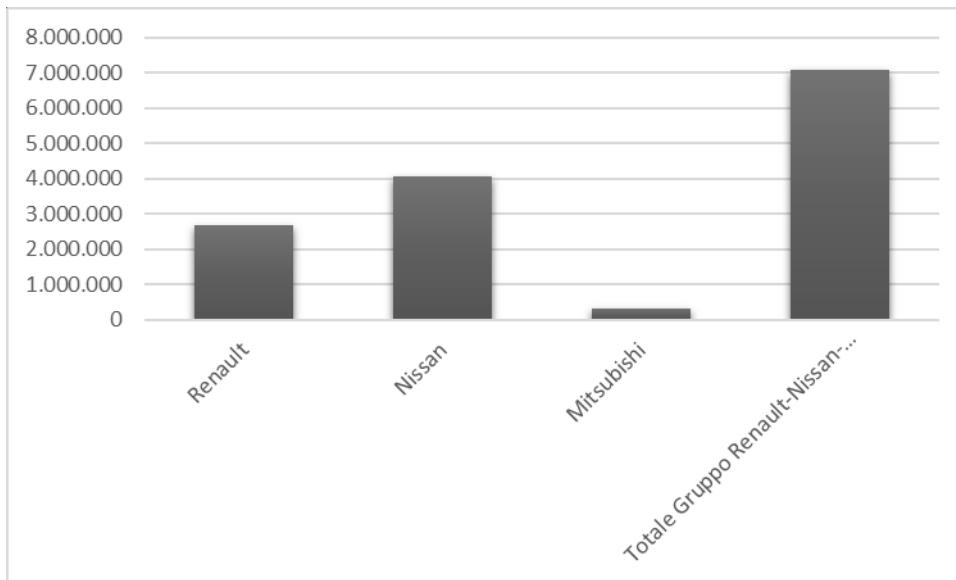
La crisi legata alla carenza di microchip ha colpito duramente il Gruppo Volkswagen che, però, ha resistito nonostante i cali importanti di Volkswagen e Skoda. Molto bene Seat, Cupra e marchi premium: Audi cala di poco, Porsche, Lamborghini e Bugatti volano. L'esperienza del gruppo Volkswagen in questa difficile situazione è un chiaro esempio di come la diversificazione di marchi e la strategia di marketing possano rivelarsi un'arma formidabile contro gli imprevisti e le difficoltà del mercato. Alla fine, le vendite del gruppo hanno resistito grazie all'unità e alla capacità di adattamento del team, dimostrando che, nonostante tutto, l'industria automobilistica è ancora in grado di affrontare le sfide future.



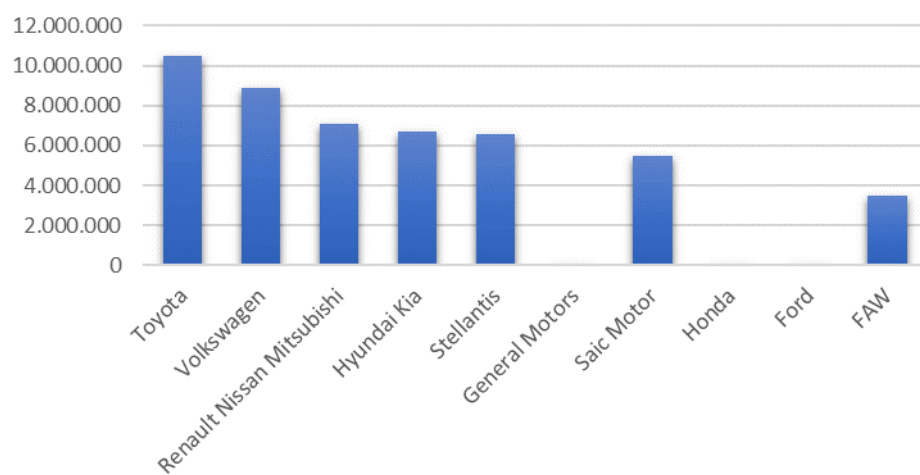
L'utile netto di Volkswagen nel 2021 è aumentato del 74,8%, nonostante un calo delle vendite dovuto alla carenza di semiconduttori. Il gruppo ha venduto 8,6 milioni di auto lo scorso anno, il 6,3% in meno rispetto al 2020 e 2,4 milioni di unità in meno del 2019. Tuttavia, i ricavi delle vendite sono aumentati del 12%, cioè 250,2 miliardi, grazie in parte a "prezzi favorevoli" e ai costi ridotti. È stato proposto un dividendo a 7,50 euro per azione ordinaria e a 7,56 euro per le privilegiate. La previsione per il 2022 è che i volumi di vendita aumenteranno dal 5 al 10%, nonostante il continuo impatto della carenza di chip.

### **5.3 ALLEANZA RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI**

Nissan trascina il gruppo con più di metà delle vendite dell'intera Alleanza con la maggior parte di queste che, però, si dividono tra Asia e Nord America. Renault spinge tanto in Europa grazie anche all'apporto di un marchio in continua crescita come Dacia.



Il grafico sottostante mette a confronto tutti i gruppi automobilistici nel 2021 secondo il criterio delle unità vendute nel medesimo anno. La prima posizione viene conquistata da Toyota con le unità vendute superiori a diecimilioni, a seguire Volkswagen confermandosi il gruppo automobilistico leader in Europa .



## ***CONCLUSIONI***

La fusione di FCA e PSA in Stellantis è stata una delle operazioni straordinarie d'impresa più grandi degli ultimi anni. Motivata dalla necessità di fare fronte alle sfide del mercato automobilistico globale, la fusione ha dato vita ad un gigante europeo del settore con una presenza globale che comprende diversi brand di grande successo, tra cui Peugeot, Fiat, Jeep, Citroën, Opel e molte altre. Sin dalla sua nascita, Stellantis si è distinta per la sua capacità di adattarsi e di reagire ai cambiamenti del mercato, nello stesso tempo mantenendo la sua posizione di leadership in molti settori. Ciò è stato possibile grazie alle sinergie create dalla fusione, che hanno permesso di coniugare le competenze e le esperienze di due realtà differenti ma complementari, dando vita ad un'azienda più forte e competitiva. La fusione tra FCA e PSA, e la nascita di Stellantis, hanno rappresentato un'occasione unica per consolidare il settore automobilistico europeo attraverso il potenziamento dei brand creati da entrambe le società. Non solo, la fusione ha permesso di accrescere la competitività a livello globale, aumentando le capacità produttive e di ricerca e sviluppo, ma dando vita ad una società in grado di affrontare in modo efficiente le sfide del futuro, in particolare quelle poste dalla transizione verso la mobilità sostenibile. Il percorso compiuto fino ad oggi da Stellantis

dimostra come la fusion tra FCA e PSA sia stata una scelta vincente per entrambe le società. La nuova azienda si è dimostrata in grado di mantenere e sviluppare la competitività dei propri brand, rafforzando le strutture produttive e guadagnando quote di mercato nei principali mercati di riferimento. Tuttavia, nonostante i successi conseguiti fino ad oggi, Stellantis dovrà affrontare in futuro sfide ancora maggiori e sempre più complesse. Non saranno solo quelle legate alla transizione verso la mobilità sostenibile, ma anche alla necessità di mantenere la competitività in un mercato sempre più globale e dinamico. Per fare fronte a queste sfide, Stellantis dovrà continuare ad investire in ricerca e sviluppo delle tecnologie green, prestando particolare attenzione ai mercati emergenti e al potenziale di crescita rappresentato dalle nuove tecnologie e dai servizi di mobilità. Sarà anche importante consolidare e rafforzare la posizione di leadership della nuova azienda nel mercato globale, migliorando l'efficienza produttiva, la gestione della catena di approvvigionamento e la capacità di innovazione. In conclusione, la fusion tra FCA e PSA ha dato vita ad un'azienda dalle grandi potenzialità, in grado di competere con successo nel mercato globale dell'automotive. La creazione di Stellantis rappresenta un'opportunità unica per consolidare la posizione del settore automobilistico europeo, sviluppando i brand creati dalle due società e le sinergie generate dalla fusion. Tuttavia, la nuova realtà dovrà affrontare

sfide ancora più complesse nei prossimi anni, per mantenere la sua competitività nel mercato globale e per dare un contributo significativo alla transizione verso una mobilità sempre più sostenibile.



## ***BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA***

- Codice Civile articoli: 2500, 2501, 2506
- Il Mattino.it
- M.Motori.it
- Il Sole 24 Ore.it
- Stellantis.it
- Motor1.it
- Consiglio nazionale del notariato.it
- Wired.it
- ClubAlfa.it
- Alvolante.it
- Hdmotori.it