

# PSA FCA NACE UN NUEVO GIGANTE

GRUPE FIAT CHRYSLER AUTOMOBIL

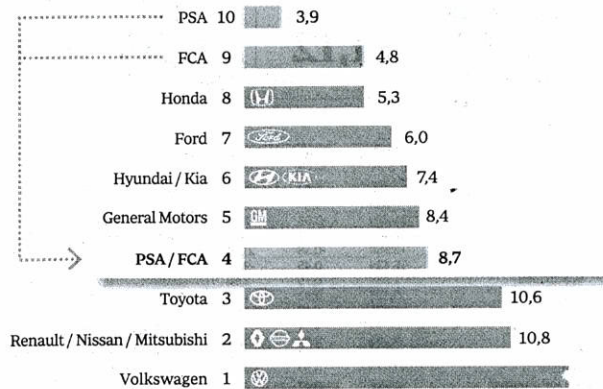
## Radiografía de los dos grupos fusionados

FCA		PSA	
Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Chrysler, Dodge, Jeep, Lancia, Maserati RAM	Marcas comercializadas	Peugeot, Citroën, Opel, DS, Vauxhall	
141.452	Empleados	211.000	
3%	Margen operativo	7,7%	
110.412 millones de euros	Cifra de negocio	74.000 millones de euros	
102	Factorías	16	
154 países	Presencia en el mundo	160 países	
Ram pick-up 638.194 unidades	Modelo más vendido	Peugeot 208 294.876 unidades	

Fuente: Compañías y elaboración propia

## Ranking de fabricantes de vehículos en el mundo

En millones de unidades vendidas



# PSA Peugeot y Fiat crean el cuarto fabricante mundial de vehículos

▶ Ambos grupos sellan un acuerdo vinculante que culminará en un plazo de 15 meses, tras recibir el visto bueno de las autoridades de competencia

UNAI MEZCUA  
MADRID

**C**uórum entre Fiat Chrysler (FCA) y PSA Peugeot Citroën para crear un nuevo gigante automovilístico. Ambos fabricantes rubricaron ayer un acuerdo vinculante, apoyado por unanimidad por sus principales accionistas, que se traducirá en la creación de una nueva empresa, participada al 50% entre ambas compañías. La empresa fusionada, valorada en más de 45.000 millones de euros, tendrá su sede en los Países Bajos, unas ventas anuales de 8,7 millones de vehículos y una facturación de 170.000 millones al año, por lo que se situará tan solo por detrás del Grupo Volkswagen, la Alianza Renault-Nissan y Toyota.

El pacto tendrá ahora que ser sometido al escrutinio de la Junta General de Accionistas de ambos grupos y a las autoridades de competencia. Si no ponen inconvenientes, se materializará en un plazo de doce a quince meses, según detallaron ayer Carlos Tavares, CEO de PSA, y Mike Manley, consejero delegado de Fiat Chrysler, en una conferencia con inversores y periodistas. Tavares

será el CEO del futuro fabricante y John Elkann, actual presidente de FCA, mantendrá su puesto en la nueva empresa. Manley, recién nombrado presidente de la patronal europea ACEA, tendrá un «importante» rol directivo junto a Tavares, aún no precisado.

«Ambas compañías son sanas y rentables, y fuertes en mercados diferentes. Lo que tenemos que hacer a partir de ahora es ser inteligentes y aprovechar las fortalezas de ambas para mejorar la competitividad», sintetizó Tavares. El directivo no espera grandes trabas de las autoridades regulatorias, un aspecto que, según afirmó, ha ocupado buena parte de las discusiones entre ambos grupos desde que FCA propusiera la operación, el pasado octubre. De hecho, el principal cambio en la propuesta inicial, la pérdida de peso

de la china Donfeng en la empresa resultante -tendrá un 4,5%- fue interpretado ayer por los analistas como un guiño a las autoridades norteamericanas.

El nuevo grupo, cuyo Consejo estará formado por cinco miembros designados por FCA, cinco por PSA, además de Tavares (lo que dará mayoría al consorcio francés) aunarán trece marcas diferentes. Tendrá una fuerte presencia en todos los segmentos, desde los vehículos de pasajeros, con Fiat, Peugeot, Citroën, Opel/Vauxhall y Lancia en Europa y Dodge y Chrysler en Estados Unidos, hasta los modelos de lujo, con Maserati. También en el mercado «premium», donde se posicionan Alfa Romeo y DS, en el de todoterrenos y todocaminos, con Jeep, y en el ámbito de comerciales e industriales, donde a la fuerte implantación de las marcas francesas se suman el fabricante de pickup RAM en Norteamérica y Fiat Professional en Europa.

Dos son los motivos que explican la fusión, que se corresponde con la tendencia a la consolidación que atraviesa el sector. En primer lugar, la diversificación geográfica, ya que la nueva compañía obtendrá un 46% de su ne-

gocio de Europa y un 43% de América del Norte, donde FCA es especialmente fuerte y PSA no tiene presencia.

En segundo lugar, el ahorro de costes. Según se calcula, las sinergias ascenderán a 3.700 millones de euros al año, con un flujo de caja positivo desde el primer ejercicio. «Optimizaremos nuestras familias de plataformas y motorizaciones para ser más eficientes y poder apostar por nuevas tecnologías», detalló Mike Manley, que precisó que la inversión anual en nuevas energías y conducción conectada y autónoma rondará los 15.000 millones, la tercera mayor del sector. El reto es continuar haciendo coches asequibles, ya que, como Tavares ha advertido en varias ocasiones, «el coche eléctrico, como la comida BIO, es más caro». Todo ello, según se comprometieron ambos fabricantes, sin cerrar ninguna de las cien factorías que, entre ambos, poseen en la actualidad.

La nueva compañía cotizará en la Bolsa de París (Euronext), Milán (Borsa Italiana) y Nueva York. Según los estatutos propuestos, ningún accionista tendrá capacidad para ejercer más del 30% de los votos. Los accionistas mayoritarios serán Exor, el vehículo financiero de la familia Agnelli, con el 14% de los títulos; EPF/FFP, es decir, los Peugeot, y BPL, que representa al Estado galo, con el 6%.

### Compartir plataformas

El grupo planea concentrar dos tercios de su producción, unos 5,6 millones de vehículos al año, en solo dos platafor-

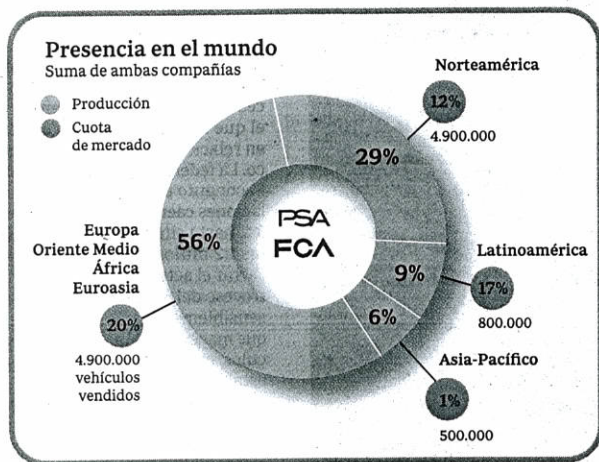
### Diversificación geográfica

La nueva empresa, con sede en los Países Bajos, tendrá un 46% de su negocio en Europa y un 43% en América

### Apoyo en la transición al coche eléctrico

PSA apoyará a FCA en la transición hacia la movilidad eléctrica, y sus modelos compartirán plataformas

# DE LA AUTOMOCIÓN MUNDIAL



## El acuerdo afecta a 14.000 empleos y tres plantas en España

► PSA fue en 2018 el principal fabricante del país, con 916.820 vehículos

### Las cifras

FABRICAS EN ESPAÑA



U. M.  
MADRID

Un punto del acuerdo fue acogido por especial alivio por los 14.000 empleados de PSA y FCA en España, la mayoría pertenecientes al conglomerado gallo. Era el que establecía que, tras la fusión, no se cerrará ninguna instalación productiva.

PSA opera tres fábricas en España, en Vigo, Madrid y Zaragoza. El año pasado fue el primer productor de vehículos del país, con 916.820 vehículos, de las marcas Peugeot, Citroën, Opel, el 86% con destino a la exportación. Además, desde este diciembre también produce, en la ciudad gallega, un modelo para Toyota, el comercial Proace City, del que prevé fabricar unas 35.000 unidades al año. Fiat Chrysler, por su parte, no mantiene instalaciones productivas en territorio español, desde la escisión de la rama industrial, en 2011, que cobija al fabricante Iveco, con plantas en Madrid y Valladolid.

Aunque la sobreproducción de las plantas de Fiat en Italia es uno de los retos que afronta la nueva compañía fusionada, las factorías españolas están bien posicionadas en términos de competitividad, si bien Carlos Tavares, CEO de PSA, ya avisó en su última visita a España que la competitividad de la planta marroquí de Kenitra «es superior».

Por otro lado, dos de las plantas españolas, Figueuelas y Vigo, ya trabajan en modelos sobre las plataformas multienergía CMP y EMP2 de PSA –el Opel Corsa, con versión eléctrica, en el primer caso; y las comerciales K9, es decir, Peugeot Rifter, Citroën Berlingo y Opel Combo–, mientras que Madrid está previsto que reciba un modelo con plataforma CMP a mediados del año que viene. Ello las sitúa en buena posición para los cambios que afronta el sector, particularmente la obligada explosión de la movilidad eléctrica y conectada, lo que también facilitan estas plataformas. Las plantas españolas también producen los modelos Citroën C-Elysée, Grand C4 Space Tourer, Peugeot 301, C4 Cactus, Opel Mokka X,

**12 modelos** produce actualmente PSA en España, además de un comercial para Toyota, desde este diciembre en Vigo.

**346.264** vehículos han vendido hasta diciembre en España las 13 marcas que compondrán la compañía resultante.

**25%** de cuota de mercado ostentan juntas en nuestro país las enseñas del grupo gallo y del italo-estadounidense

**4.640** coches separarían a FCA + PSA del líder del mercado de turismos, el grupo Volkswagen

### Los hombres fuertes



**Carlos Tavares**  
El CEO de PSA será responsable operativo de la nueva compañía. Ex número dos de Carlos Ghosn en Renault, llegó al grupo en 2014. En poco tiempo no solo evitó su quiebra sino que multiplicó su rentabilidad.



**Michael Manley**  
Consejero delegado de FCA, y antes de Jeep, tomó las riendas tras la muerte de Marchionne. Amigo de Tavares de su etapa en Nissan, tendrá un cargo directivo en el nuevo grupo, aún sin especificar.



**John Elkann**  
Herederó de su abuelo, Gianni Agnelli, preside FCA y Exor, el vehículo inversor de la familia. Un cargo que también ostentará en la nueva compañía resultante de la fusión con el grupo gallo.

mas. Serían los modelos de tamaño pequeño, y compacto y mediano. Esto, junto a la consolidación de inversiones en motores eléctricos y de combustión, aportaría un 40% de las sinergias; otro 40% se produciría al obtener mejores economías de escala y lograr mejores precios de los proveedores. El 20% restante procederá del ahorro de costes al integrar áreas duplicadas.

Desde 2013, PSA, siguiendo la estrategia del grupo Volkswagen, ha desarrollado las plataformas CMP, para los segmentos B y C, y EMP2, para los C y D. Además de una mayor simplicidad y eficiencia, permiten montar en la misma línea vehículos con motor tér-

mico (diésel o gasolina) y eléctricos e híbridos enchufables. Sobre la segunda, por ejemplo, se ensamblan modelos tan diferentes como el Citroën C5, el Peugeot Rifter o el DS 7 Crossback.

Ambos grupos se habían comprometido a cerrar la operación antes de 2021. A partir del mes que viene llegará una exigente normativa de emisiones en Europa, con fuertes multas para los fabricantes que no logren cumplirla. La tecnología de PSA ayudará a sus socios italo-estadounidenses, que en abril firmaron un acuerdo de 2.000 millones con el fabricante de eléctricos Tesla para evitar las sanciones hasta 2022.

**Líder en ventas**  
El nuevo grupo sería líder en el mercado combinado de turismos y comerciales, con un 25% de cuota total

Opel Crossland X y Citroën C3 Aircross. Del lado de las ventas, la nueva compañía sería líder en matriculaciones de turismos y vehículos comerciales. Con 346.264 unidades hasta diciembre, este año habría tenido un 25% de cuota de mercado. Excluidos los comerciales, donde Citroën y Peugeot son líderes, estaría a apenas 4.640 coches del líder, el Grupo Volkswagen.