

DOPO LE DICHIARAZIONI DI MONTEZEMOLO

Fiat, la lunga storia degli aiuti di Stato - M.Mucchetti - Corriere della Sera - 6-02-10

Il dichiarato intento di contrastare la demagogia è lodevole, ma questa volta il presidente della Fiat sbaglia

In margine all'inaugurazione dell'anno accademico della Luiss, l'università della Confindustria, Luca Cordero di Montezemolo afferma che, lui presidente, la Fiat non ha ricevuto un euro di aiuti dallo Stato. E poi invita a non fare confusione: «Gli incentivi sono un sostegno ai consumi e non soldi che vengono dati alle aziende».

Il dichiarato intento di contrastare la demagogia è lodevole, ma questa volta il presidente della Fiat sbaglia. E sbaglia due volte. In primo luogo, perché lo stimolo ai consumi determina maggiori vendite dei beni sussidiati, e dunque un maggior fatturato e un maggior profitto o, nei casi disperati, una minore perdita. Secondo Mediobanca, adeguati incentivi per la rottamazione in Italia aumenterebbero di 2,5 miliardi il fatturato di Fiat Auto nel 2010. Poiché le automobili non vengono collocate al costo, si deve pensare che gli incentivi portino anche più utili. In secondo luogo, perché non è vero che la Fiat, negli anni montezemoliani, non ha avuto aiuti. A smentire il presidente è l'amministratore delegato, Sergio Marchionne, che nell'incontro con i sindacati, tenuto il 22 dicembre 2009 a palazzo Chigi, spiegava come gli ecoincentivi avessero un effetto di 600 milioni sui conti Fiat dell'anno. Marchionne, semmai, lamentava che la forma dell'aiuto— il credito d'imposta — comportasse un anticipo di cassa da parte dell'azienda verso la clientela, e dunque un onere finanziario che diminuisce il beneficio. Non diceva di quanto. Pensiamo possa essere non più del 2-3% considerando il costo del denaro e l'accumularsi dell'onere nel tempo. Marchionne aggiungeva che dal 2004 ai giorni nostri la Fiat ha avuto altri 600 milioni di agevolazioni pubbliche per investimenti e attività di ricerca, pari al 4% del totale impegnato dall'azienda. Quanto alla cassa integrazione, il saldo tra le contribuzioni di azienda e dipendenti e l'erogato ai cassintegrati era a quella data ancora favorevole all'Inps per 200 milioni.

Il presidente di una società, d'altra parte, non può rigettare del tutto l'eredità dei predecessori. La storia della Fiat non si interrompe a ogni cambio di management. E la storia della Fiat dei 10-12 anni precedenti alla presidenza di Montezemolo gronda di aiuti pubblici, com'è stato ampiamente documentato anche dall'indagine parlamentare del 2002. Aiuti che anche i concorrenti in forme diverse avevano ottenuto, per esempio per le fabbriche Volkswagen nell'ex Germania Est. La battuta di Montezemolo ha suscitato reazioni feroci. Alcune da mondi che non disdegnano, a loro volta, aiuti e aiutini di Stato. Meglio sarebbe stato ripetere che il soccorso pubblico italiano del 2010 è pochissima cosa rispetto ai sussidi francesi e americani. Il mercato è diventato anche il mercato degli aiuti di Stato e della libertà di licenziare, se è vero che Chrysler ha ridotto del 40% gli organici. Il governo tracchetta dicendosi pronto— ma quando?— a tirare fuori 600 milioni di incentivi per l'auto e tutti gli altri settori in panne? Per Fiat sarebbe una frazione della frazione di 600 incerti milioni. Un piatto di lenticchie una tantum rispetto alle perdite implicite ormai a Termini Imerese, dove ogni macchina costa mille euro più del dovuto. D'altra parte quest'anno, come avverte non senza ottimismo Mediobanca, senza incentivi Fiat Auto venderà comunque un milione e 930 mila auto, 70 mila in più del punto di pareggio.

Quanto ai critici della Fiat, che siedono al governo e in parlamento, meglio a loro volta farebbero a spingersi oltre la disputa sugli aiuti e a incalzare la Fiat e l'Exor su quanto capitale di rischio siano ancora disposte a scommettere sull'auto. E a dirci che cosa proporrebbero nel caso (probabile) si sentissero rispondere quello che Marchionne ha già anticipato agli analisti: «Non più un euro su Fiat Auto».