

Mercato e contraddizioni - O.Giannino - Il Messaggero - 28-01-10

Siamo un'azienda privata e non un governo, ha detto Sergio Marchionne quando due giorni prima di Natale ha presentato la chi usura di Termini Imerese come non contrattabile. Con analoga decisione autonoma, la Fiat ha stabilito le due settimane di cassa integrazione per i 30.000 dipendenti addetti all'auto in Italia, tra febbraio e marzo. Una decisione che ha colto il governo di sorpresa. E che ha fatto infuriare i sindacati

L'opinione generale è che la Fiat abbia adottato la decisione per premere sul Governo, e indurlo ad affrettare i tempi per rinnovare anche nel 2010 gli incentivi pubblici all'acquisto di auto meno inquinanti. Nel 2009 hanno funzionato, ed è stato così possibile largamente superare i 2 milioni di unità vendute in Italia. Senza aiuto pubblico, le vendite sarebbero state tra le 5 e le 600.000 unità inferiori. I numeri dell'auto, in Italia, sono per lunga storia delicati. Per esempio il costo peno Stato, cioè a noi contribuenti, degli incentivi pubblici, è solo ufficioso. L'erogato pubblico è stato di circa 2,3 miliardi di euro. Se si considerano intorno alle 500.000 unità le vendite aggiuntive da incentivi, e si sottrae l'iva incassata dallo Stato, il costo netto pubblico è intorno a 1,1 miliardi.

Ma se lo chiedete ai costruttori d'auto, dicono che non è vero. Perché lo Stato incassa sull'auto molto di più che la sola Iva. E dunque gli incentivi sono convenienti per lo Stato e non un costo netto, dicono. In effetti, sommando la ventina di prelievi fiscali diversi che gravano sull'auto oltre all'Iva sull'acquisto quella su carburanti, lubrificanti, pneumatici, imposta provinciale, tasse su Rca, tassa di proprietà, accisa sui carburanti e via proseguendo lo Stato ha incassato nel 2009 oltre 63 miliardi di euro, e nel 2010 ad incentivi confermati diventerebbero oltre 65 miliardi. Se si sommano ai 38 miliardi che i privati italiani hanno speso nel 2009 per comprare i 2,1 milioni di auto nuove, la somma fa oltre 100 miliardi. Ecco il contributo nazionale al settore auto. Non si può dire che gli italiani siano avari, per sostenere l'auto. Ma che aiuta a capire perché la decisione di chiudere le fabbriche per due settimane sia apparsa eccessiva e impropria.

Ma la Fiat stima comunque che il venduto 2010 potrebbe calare del 12% nel 2010. visto che grandi Paesi come la Germania sembra non rinnoveranno gli incentivi. Il calo potrebbe arrivare al 20%, se il governo italiano dovesse fare la stessa cosa. Dunque l'azienda deve evitare di riempire i piazzali di invenduto. Fiat deve pensare alla grande sfida per il mercato globale che ha lanciato su Chrysler, per raggiungere entro un triennio i 4 milioni e mezzo di unità vendute, e puntare ai 6 in futuro. E visto che i 22.000 operai addetti ai 5 stabilimenti italiani producono sommati solo 650.000 auto mentre tutti i margini di guadagno l'azienda li realizza con meno addetti negli impianti in Brasile e in Polonia, è meglio che la politica italiana si dia una regolata. Dipendesse da Marchionne, come ha dichiarato sempre a testate d'informazione straniere, i cinque impianti italiani non ci sarebbero o non sarebbero dove sono.

Sono considerazioni fondate? Dal punto di vista dell'azienda, sì. Ma che cosa deve pensare, la politica e il sindacato? Come può accettare che il presidente francese Sarkozy ordini a Renault di non delocalizzare in Turchia, rispondendo anche a brutto muso alla Commissione europea di Bruxelles, mentre anche la Merkel ha fatto l'impossibile pur di difendere la germanicità della Opel?

Gli incentivi pubblici hanno il pregio di difendere l'occupazione, ma drogano il mercato. E della droga, a lungo andare, si diventa dipendenti. Col risultato che per le aziende diventa sempre più difficile capire a quale livello di produzione e vendita mirare per far tornare i conti, visto che la crisi dell'auto a livello mondiale non è solo una crisi di domanda, ma è una crisi preesistente di sovraccapacità produttiva, nell'ordine del 30%. la Cina ha scavalcato gli Usa con oltre 12 milioni di unità vendute nel 2009, non è che in Cina si vendano le stesse auto che in Occidente.

Di conseguenza, invece di attardarsi in polemiche che con Marchionne in America lasciano il tempo che trovano, forse politica e sindacati dovrebbero essere capaci di alcune scelte sinora mancate. Tre, per esempio.

Roma dovrebbe chiedere un coordinamento vero europeo delle misure per l'auto. Se ogni governo si regola in casa propria, vincerà solo chi ha più possibilità di noi di spendere in deficit. Come la Francia, che ha impiegato quasi 5 miliardi solo per sostenere nel capitale i produttori nazionali. Ma ci significa falsare il

mercato, e penalizzare l'azienda italiana e i suoi occupati. È a Bruxelles, che bisogna protestare. In caso contrario, la lotta alla sovraccapacità produttiva si fa solo nei Paesi con più debito pubblico, cioè da noi.

Secondo, occorre ormai distinguere la Fiat avviata a una diversificazione mondiale da un piano nazionale per l'auto. Se da noi si producono meno auto che in Belgio o nella Repubblica Ceca, e i soli 6.100 dipendenti dello stabilimento Fiat brasiliano producono quanto i 22.000 in Italia, è perché non abbiamo saputo attirare produttori esteri concorrenti alla Fiat. Per difendere i 5 residui stabilimenti italiani, Fiat ha dovuto far notare su base annuale tra cassa integrazione ordinaria e straordinaria più di un dipendente su due tra quelli del nostro Paese. Non ha senso, continuare così.

Terzo: questo significa essere pronti ad offrire ad altri, gli stabilimenti Fiat che Torino non valuta più convenienti, continuando a far lavorare la componentistica italiana che è di straordinario livello mondiale. Se lo accettasse non lo ha mai voluto Fiat avrebbe ancora più ragione a voler chiudere laddove è inefficiente. Ma rinunciando al denaro dei contribuenti italiani, visto che già può approfittare di quello degli americani per Chrysler (tanto, è vero che si sposterà lì, ricerca e produzione dell'ibrido elettrico Fiat). Altrimenti, è ben difficile che dipendenti, sindacati e governo capiscano perché solo da noi, a Termini Imerese e a Pomigliano, a denari pubblici non corrisponda la tutela del lavoro. E che le imprese italiane di altri settori si vedano negati gli aiuti che per l'auto ci sono sempre.