

Politica, sindacati e Fiat: un rapporto antiquato

di Andrea Giuricin

Il futuro dello stabilimento di Termini Imerese è al centro del dialogo tra sindacati, Fiat e governo. La casa automobilistica torinese ha confermato nella riunione con il governo del 2 dicembre scorso la volontà di chiudere l'impianto produttivo poiché risulta fuori mercato.¹ Tale stabilimento impiega direttamente 1500 dipendenti e diverse altre migliaia di persone in maniera indiretta. Tuttavia un'azienda non può mantenere aperta una linea produttiva che è fuori mercato, anche a causa della posizione e delle problematiche logistiche riscontrabili in Sicilia.

La riunione di lunedì 30 novembre, tra il Ministro dello Sviluppo Economico Claudio Scajola e i sindacati, ha invece mostrato l'estraneità del mondo sindacale dalla realtà.

Le organizzazioni sindacali hanno chiesto un aumento produttivo nel settore automotive da 600 mila a 1,6 milioni di veicoli l'anno. Tale richiesta al governo è irrealistica, poiché difficilmente potrà essere fatto qualcosa in tal senso. La richiesta del governo a Fiat sembra invece maggiormente credibile: portare la produzione da 659 mila autoveicoli a circa 900 mila, livello raggiunto nel 2006.

Si tratta di una tipica contrattazione all'italiana, che in realtà non risolverà i problemi strutturali che affliggono il settore. Il governo potrebbe prolungare la politica degli incentivi e, al contempo, Fiat s'impegnerebbe informalmente ad aumentare la propria produzione. Un accordo del genere è però anti-concorrenziale, dal momento che un governo non può dare aiuti ad un'azienda automobilistica in cambio della mancata delocalizzazione degli impianti produttivi. La stessa mossa era stata tentata da Sarkozy in Francia, ricevendo immediatamente un stop da parte dell'Unione Europea.² Bisogna tuttavia precisare che fatti 100 gli aiuti al settore automotive, solo il 35/40 per cento andrebbero a Fiat, perché i sussidi sono alle vendite e la quota di mercato del gruppo torinese rappresenta circa un terzo del mercato. Gli incentivi vanno maggiormente verso il segmento delle "piccole", dove Fiat ha un buon posizio-

1 La produzione di un'auto costa circa 800/1000 euro in più rispetto agli altri stabilimenti del gruppo Fiat a causa della collocazione logistica di Termini Imerese. Questo dato è stato confermato anche dal Ministro Scajola in un'intervista rilasciata al quotidiano "Il Giornale" lo scorso 26 novembre.

2 Ad inizio anno, il governo francese aveva condizionato gli aiuti alle case automobilistiche francesi per circa 6,5 miliardi di euro, in cambio di una non delocalizzazione produttiva. Tale misura venne subito criticata dall'Unione Europea, in quanto era un evidente aiuto di Stato protezionista.

Andrea Giuricin è assistente presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

namento. Questa è la ragione per cui la casa automobilistica italiana potrebbe beneficiare fino al 40 per cento dei sussidi totali.

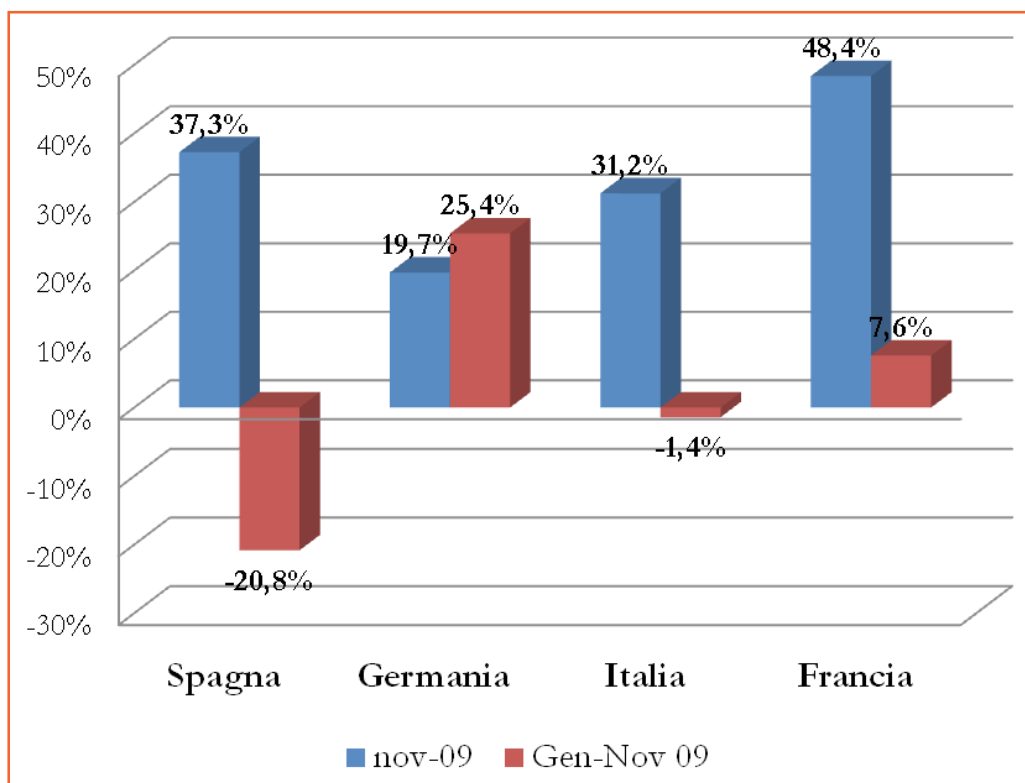
Nel 2008, in Italia, sono stati prodotti 659 mila veicoli, tutti quanti usciti dai sei stabilimenti Fiat. Nessun produttore straniero ha, negli scorsi anni, avviato impianti nel nostro paese. Infatti, produciamo meno veicoli di Repubblica Ceca o Belgio - Stati che, di certo, non rappresentano una potenza nel settore.

Costose politiche di sussidi sono state adottate in tutta Europa. Gli aiuti sono stati più rilevanti in Francia, dove l'intervento statale è tradizionalmente forte, ed in Germania, in quanto le elezioni hanno influenzato le scelte politiche. Infatti, il mercato tedesco è cresciuto di circa il 27 per cento prima delle elezioni tenutesi lo scorso settembre, grazie al varo di incentivi particolarmente importanti. Il settore automotive è essenziale per la Germania, che produce circa 5,5 milioni di veicoli l'anno. Il governo guidato da Angela Merkel con i socialdemocratici ha così voluto "dopare" il mercato auto al fine di sostenere tutta l'economia tedesca. In realtà, in risposta alla crisi, tutti i governi europei hanno "dopato" i rispettivi mercati, spingendo i consumatori ad anticipare gli acquisti di automobili che avrebbero fatto nel 2010.

Il seguente grafico evidenzia questa tendenza e mette in luce due differenti comportamenti, quello franco-tedesco e quello riscontrabile in altri paesi europei, tra i quali Italia e Spagna.

FIGURA 1

Mercato auto in alcuni stati europei
(andamento annuale)



In Francia e Germania, nonostante nel 2009 vi sia stata la più grande recessione degli ultimi decenni, il mercato auto è stato gonfiato da aiuti pubblici. In Italia, tali aiuti sono stati meno rilevanti, ma permetteranno di chiudere il 2009 agli stessi livelli di vendite del 2008. In Spagna, così come in Gran Bretagna, gli incentivi auto sono cominciati in

estate: il dato di caduta del 21 per cento del mercato spagnolo è dovuto ad un primo semestre molto difficile.

Gli incentivi non favoriscono la produzione

Al di fuori di Francia e Germania, che hanno produttori nazionali rilevanti con livelli produttivi fino a 9 volte quelli italiani, in Europa si è consolidata una tendenza da parte delle grandi case automobilistiche: andare a produrre laddove le condizioni di business sono migliori. Questo non significa solamente un basso costo del lavoro, ma soprattutto avere condizioni di business certe e una burocrazia che non sia eccessivamente pesante. Non è forse un caso che Gran Bretagna e Spagna, che non possiedono più case automobilistiche importanti, producano 3 volte il numero di autoveicoli prodotti in Italia.

Le politiche d'incentivazione alla vendita favoriscono appunto le vendite di veicoli e non la produzione. In paesi come Gran Bretagna e Spagna i governi hanno scelto di non impegnarsi immediatamente in politiche pubbliche dispendiose, avendo pochi legami "nazionalistici" con il settore automotive. La scelta di quei paesi, ma anche di Belgio e Repubblica Ceca, è stata piuttosto quella di favorire l'apertura di impianti produttivi, a prescindere dalla nazionalità del produttore.

È dunque essenziale, nel mercato odierno, sapere attirare gli investitori esteri. In questo l'Italia è carente, e non solo nell'automotive.

Gli incentivi pubblici non riescono a controbilanciare la nostra mancanza di competitività nella produzione. È necessario ripensare la politica nel settore auto, come auspicato anche dal Ministro dello Sviluppo Economico Claudio Scajola.³

Il Ministro ha affermato che gli aiuti pubblici hanno avuto un impatto limitato sui conti pubblici.⁴ Non è possibile, al momento, avere dati definitivi e non è facile fare delle stime, ma il costo totale degli aiuti pubblici dovrebbe essere stato di circa 1,25 miliardi di euro.⁵

Le auto incentivate dovrebbero essere circa 750 mila su un mercato totale di oltre 2 milioni di autoveicoli, con un incentivo medio di 1600 euro.⁶ Di queste auto circa 500 mila sono anticipi di acquisti futuri e pertanto l'effetto di breve periodo dovrebbe essere stato un aumento netto della domanda di circa 250 mila veicoli.

Come detto, l'incentivo per ogni auto è stato di circa 1600 euro. Tuttavia, andando a calcolare solo la domanda aggiuntiva di auto (250 mila), l'incentivo è stato di circa 4800 euro.

Il maggior gettito IVA creato dalle 250 mila auto in più vendute è di circa 750 milioni di euro. Di conseguenza, il costo netto per la politica d'incentivazione potrebbe essere di circa 400/450 milioni di euro, tenendo in considerazione ulteriori gettiti erariali.

La politica degli incentivi, al di là del suo costo, distorce il mercato. Infatti, non si comprende perché il settore automotive debba essere sussidiato, quando oramai incide

3 Tale dichiarazione è stata rilasciata alla stampa dal Ministro Scajola dopo l'incontro avutosi con i sindacati lo scorso primo dicembre.

4 Il 23 novembre il Ministro Scajola ha dichiarato che "gli incentivi all'acquisto di auto ecologiche si ripa-
gano in gran parte, grazie all'aumento dell'IVA sulle maggiori vendite".

5 Stima del Ministero allo Sviluppo Economico del 6 febbraio 2009, aggiornato con i dati delle vendite effettive a fine novembre 2009.

6 Analisi effettuata dal centro studi Fleet & Mobility.

limitatamente sull'occupazione. I dati sulla produzione indicano che solo un terzo delle auto vendute in Italia sono state prodotte nel nostro paese.⁷

Incentivando le vendite, in realtà si favorisce in gran parte la produzione all'estero di autoveicoli.

I dati sulla produzione di autoveicoli sono a loro volta estremamente preoccupanti. L'unica casa automobilistica che produce in Italia è Fiat. Al contrario in Spagna e Gran Bretagna, dove non esistono grandi case automobilistiche, i diversi governi hanno saputo incentivare la produzione di autoveicoli, favorendo l'occupazione.

Semplificare la burocrazia e alleggerire la tassazione sono sicuramente misure molto più complicate che adottare una politica di incentivi, ma se non verrà attuata una tale riforma, la produzione di autoveicoli in Italia difficilmente fermerà il declino che ha conosciuto nell'ultimo decennio.

⁷ Nel nostro Paese, nel 2008, sono stati prodotti 659 mila veicoli a fronte di vendite pari a 2,17 milioni di automobili.

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.