

Fiat Chrysler Automobiles Italia (FCA Italy), società operativa del gruppo FCA, ha chiesto, utilizzando quanto prevede il cosiddetto “decreto liquidità” del governo, un finanziamento di 6,3 miliardi di euro a Intesa Sanpaolo con ampia ma parziale garanzia dello Stato italiano. Dato il livello della cifra da erogare, l'esito è vincolato da decisione discrezionale. Ad esempio, tra le garanzie richieste, FCA Italy deve impegnarsi a mantenere il livello occupazionale antecedente alla pandemia da SARS-CoV2.

Difficile ipotizzare un suo rigetto visto che FCA Italy pare avere i requisiti tecnico legali per poter ottenere il finanziamento in questione. La procedura prevista è questa: il dossier FCA Italy è esaminato dai consigli d'amministrazione di Intesa Sanpaolo e SACE-SIMEST (società del gruppo Cassa depositi e prestiti) che mette in campo la Garanzia Italia, lo strumento straordinario di garanzie di Stato su finanziamenti concessi da banche per imprese colpite dal SARS-CoV2. Infine, se approvato il credito, la decisione finale va al Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) per l'autorizzazione al rilascio delle garanzie. Essendo dai tempi della Fiat il tema “auto” di alta rilevanza politica, la richiesta di FCA ha sollevato molte polemiche.

Ancor più oggi che il business della multinazionale è più concentrato oltralpe e oltreoceano che nel territorio nazionale. Tuttavia, molte delle polemiche in corso sono troppo legate alle dinamiche di posizionamento nel mercato politico e troppo poco attente alla questione industriale, decisiva per il paese. Cionondimeno, c'è il timore, ma la cosa esula dallo specifico tema del finanziamento richiesto, di una progressiva marginalizzazione del Belpaese dal settore *automotive*.

Venendo al fatto, ed essendosi qui concentrate le polemiche più sterili, va sottolineato ulteriormente che a chiedere il finanziamento è FCA Italy. La società in questione - che, dopo la fusione della controllante, l'ex Fiat Group, con Chrysler Group (nasce FCA), da FIAT Group Automobiles (FGA) prende il nome di FCA Italy - ha la sede legale e quella fiscale in Italia. D'altra parte, è questa una condizione legale necessaria per poter accedere al finanziamento. È la capogruppo, all'opposto, ad avere la sede legale in Olanda (come pure aziende partecipate dallo Stato attratte dai meccanismi anti-scalata del diritto societario olandese) e sede fiscale nel Regno Unito.



Quindi, FCA Italy è un oggetto noto al fisco italiano; ne segue che, quando le cose vanno bene, FCA Italy, prima di staccare assegni alla capogruppo, deve pagare le tasse in Italia. Meglio essere precisi sul tema onde evitare giudizi affrettati: è impossibile ottenere la garanzia pubblica su di un finanziamento richiesto “non pagando” il fisco: vale per FCA Italy come per tutti. Sono le regole del decreto liquidità. Più utile, dunque, valutare l’operazione considerando gli interessi della filiera *automotive* italiana.

Il punto è che così FCA, accentrando su di sé il rischio del finanziamento, rende più facile l’arrivo della liquidità a favore di chi opera all’interno della filiera stessa.

Come afferma la stessa FCA, è un’operazione destinata esclusivamente alle attività italiane e al sostegno della filiera dell’automotive in Italia, composta da circa diecimila piccole e medie imprese.

In altri termini, il finanziamento di Intesa Sanpaolo e la contestuale garanzia dello Stato è, oltretutto un’operazione condotta secondo mercato, un’oggettiva leva di politica industriale a favore del Sistema Italia. Ancora più importante se, come notato da molti osservatori, purtroppo, nel DL Rilancio nulla si dice del settore dell’industria automobilistica.

Merita sottolineare ancora come per FCA Italy il rischio pubblico sia solo ipotetico. Infatti, il “decreto liquidità” del governo prevede, come anticipato, una garanzia pubblica attraverso SACE-SIMEST. Vuol dire che lo Stato è chiamato in ultima istanza a rispondere nell’ipotesi, assolutamente improbabile, che FCA sia cattivo pagatore o addirittura fallisca. Piuttosto, va rilevato come, dato l’alto livello della garanzia SACE-SIMEST (arriva all’ottanta per cento del

finanziamento erogato), FCA Italy abbia dovuto stipulare col governo precisi accordi in materia di scelte industriali. Ciò porta al vero argomento per cui è bene che il finanziamento vada in porto. Ed è che con il settore automobilistico c'è, pur col timore che per qualche azienda si arrivi troppo tardi, una bella fetta del Pil nazionale.

D'altronde, se è vero che FCA movimentata il quaranta per cento del settore automobilistico, è immediato dedurre che il beneficio in termini di liquidità travalica la filiera di FCA medesima. Oltretutto, l'industria dell'auto, già in fase di complessa transizione prima della crisi pandemica del SARS-CoV2 (crisi del diesel e auto-elettrica), nel periodo del *lockdown* ha subito un calo violento di fatturato. Ovvio che il finanziamento in questione, portando liquidità, sia un fatto positivo. Anche in relazione alle prossime nozze di FCA con PSA (Peugeot S.A, gruppo con i marchi Peugeot, Citroën, DS, Opel e Vauxhall Motors): perché arrivare all'unione con FCA Italy in condizioni da coma, abbatterebbe nel settore il già problematico peso del Belpaese.

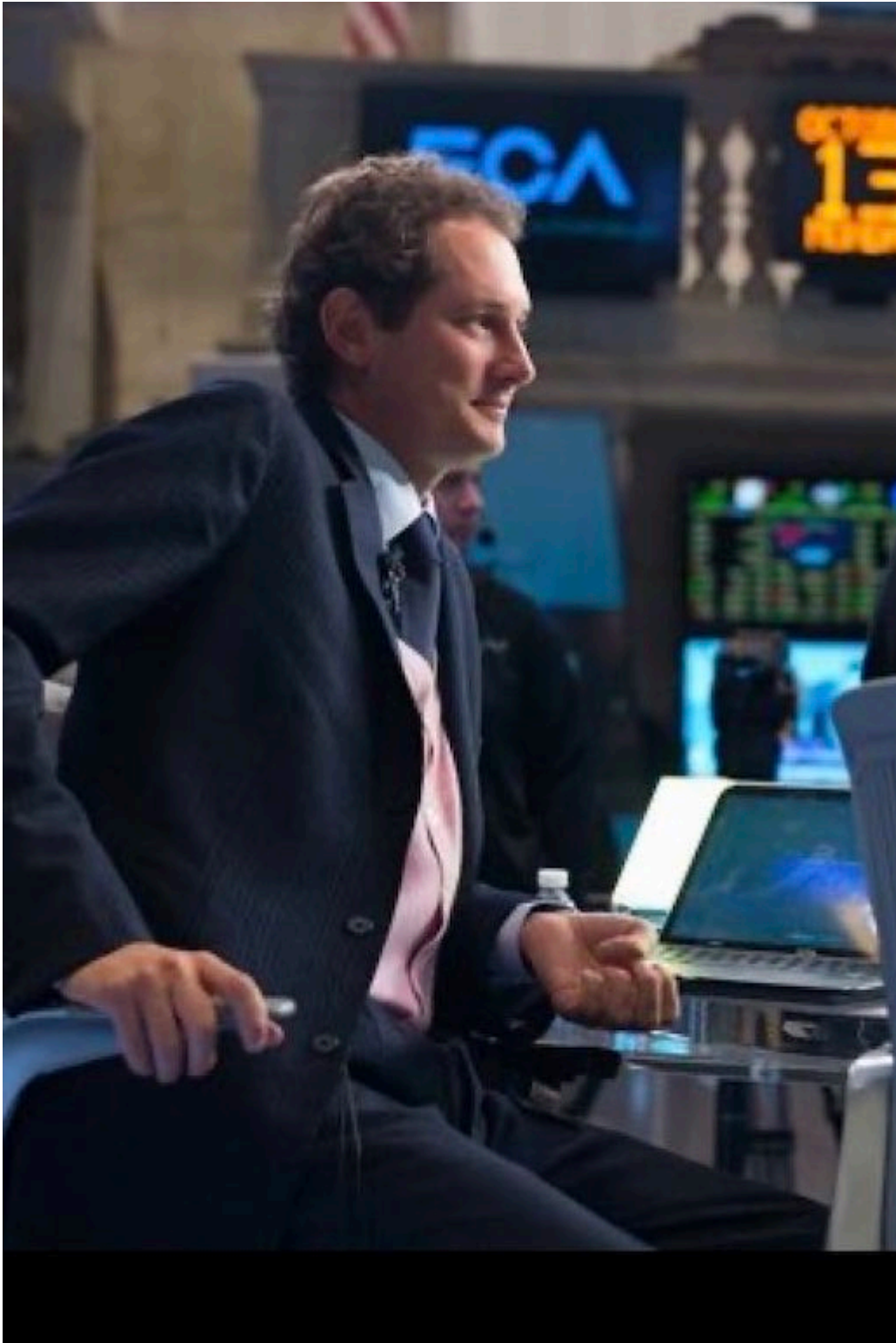


Sulla questione dei dividendi, il "decreto liquidità" ne vieta per il 2020 la distribuzione. Per l'anno in corso, quindi, nessun problema. Che, viceversa, sorge per il 2021 essendo in programma l'erogazione di un maxidividendo straordinario, frutto della fusione tra FCA e PSA. In linea teorica il governo, nel definire le particolari condizioni del finanziamento, potrebbe chiedere la sospensione della distribuzione della maxi-cedola fino all'estinzione del debito. Sapendo però che FCA Italy è oggi il "lato debole" di FCA. E che comunque nella faccenda vanno messi a parte pure i francesi di PSA, essendo il maxidividendo parte dell'accordo di fusione tra i due partner industriali. Comunque, sono due questioni diverse: una riguarda la strategia globale dell'auto

mentre l'altra tratta di specifiche necessità di FCA Italy. Confondere le due cose, anche mettendo le zeppe su di un accordo di rilevanza globale, è cosa da richiedere attenzione.

C'erano alternative per FCA al ricorso della garanzia pubblica per il finanziamento? Di certo, avrebbe potuto ricorrere alla molta liquidità di cui dispone (anche per la cessione di Magneti Marelli) per finanziare FCA Italy. Vanno fatte, però, due osservazioni. La prima: l'industria dell'auto sarà sottoposta a grandi mutamenti; di sicuro, quindi, la capogruppo può ritenere opportuno riservare la liquidità per prossime operazioni. La seconda, banalmente, è che il finanziamento di Intesa Sanpaolo risponde a logica di convenienza economica.

Il fatto è che FCA Italy è più fonte di perdite che di redditività; inoltre, il mercato dell'auto italiano è quello che ha subito dalla pandemia SARS-CoV2 un colpo particolarmente duro. In queste condizioni il ricorso a un prestito per riattivare la filiera con garanzia pubblica (quindi a bassa onerosità, cosa certo apprezzata riferendosi a un'area che genera bassa redditività) appare, quantomeno dal punto di vista della capogruppo, come una scelta finanziaria opportuna. Inoltre, guardando oltre FCA Italy, il finanziamento è, valutando più in generale, un sostegno di liquidità opportuno per l'intero settore dell'automotile.



John Elkann

Restano le preoccupazioni. Ad esempio, con la fusione di FCA con PSA la partita la giocherà pure lo Stato francese, azionista di PSA. La domanda allora è: quale ruolo sarà riservato in futuro al settore italiano di FCA? Visto che vi sono sovrapposizioni in Europa tra i due gruppi, dopo

celebrate le nozze vi saranno delle razionalizzazioni? Di certo, lo Stato francese vorrà dire la sua mentre l'Italia è priva di "voce" diretta in FCA.

Senza nostalgie per la "vecchia Fiat" italo-centrica (defunta e che Marchionne ha semplicemente salvato preservandone la presenza in Italia in un mondo altro da quello dell'epopea dell'azienda), va evitato che l'*automotive* italiana paghi pegno politico davanti agli interessi francesi e tedeschi.

Il punto d'attenzione è che il settore, già prima del SARS-CoV2 attraversato dallo tsunami del motore elettrico (frutto della tenaglia sull'Europa di Washington e Pechino, leader industriali dell'auto elettrica), ora rischia marginalità sia politica che economica. Tra l'altro il motore elettrico richiede meno componenti: un potenziale ulteriore problema per la nostra filiera.

Un bel test per la classe politica e dirigente del paese. C'è bisogno di prospettiva, cosa che di sicuro mancherà se il dibattito sul finanziamento di FCA Italy finisce nella bolla della discussione politica: sarebbe una deriva pericolosa, ma altamente probabile. Specie in un paese, com'è il nostro, dove esiste un riflesso condizionato che porta ancora a pensare alla "vecchia Fiat" come fosse tuttora esistente. O, peggio, alla tentazione diffusa di fare politica industriale sul modello del "caso Alitalia". Bisogna accettare che oggi lo scenario è radicalmente mutato ed è con questo che vanno fatti i conti. A partire dalla considerazione che il vero "tesoro" del nostro settore automobilistico, ben oltre FCA Italy, è la componentistica, dove abbiamo dei veri gioielli. Ed è da preservare.

Insomma, l'accordo di FCA Italy con Intesa Sanpaolo e SACE- SIMET per l'apertura di conti correnti a favore di fornitori e concessionari della relativa filiera è una boccata di ossigeno per l'azienda Italia.



Grazie al tuo sostegno

ytali sarà in grado di proseguire le pubblicazioni nel 2020.

Clicca [qui](#) per partecipare alla raccolta fondi.

Your support will give ytali the chance to carry on in 2020.

Click [here](#) to contribute to the fundraising.

Votre soutien donnera à ytali la chance de continuer en 2020.

Cliquez [ici](#) pour contribuer à la collecte de fonds.



