



www.lavoce.info

Concorrenza e Mercati / Europa

FIAT BATTE CASSA. UN FILM GIÀ VISTO

di Carlo Scarpa 02.10.2009

La politica europea sugli aiuti di Stato è ricca di ipocrisie: ancora oggi sono quasi trenta i canali attraverso i quali i governi possono finanziare le imprese nazionali. Tra l'altro, le rottamazioni per l'auto sono considerate aiuti ai consumatori e quindi non conteggiate. Quanto alla Fiat, ha già ricevuto oltre 300 milioni di aiuti di Stato ufficiali proprio per gli stabilimenti del Sud che ora minaccia di chiudere. Dovrebbe perciò cercare sul mercato le risorse per superare le difficoltà dovute alla crisi. Ed elaborare un piano industriale di rilancio delle produzioni italiane.



Ci risiamo con gli interventi a favore dell'auto. E ci si chiede per quanto ancora dovremo usare **fondi pubblici** per questo settore, e perché.

LE SOLITE IPOCRISIE EUROPEE: DALLA PROCLAMATA CASTITÀ...

La politica europea sugli aiuti di Stato è piena di ipocrisie. Da anni l'Europa ha enunciato l'obiettivo di evitare **aiuti "verticali"**, mirati a specifici settori, per favorire eventualmente aiuti **"orizzontali"**, rivolti a obiettivi generali, come lo sviluppo regionale, l'ambiente, la ricerca e così via. L'idea è che

gli aiuti specifici spostano risorse da settori “sani” a quelli malati, distorcendo quindi il modo in cui dovrebbero essere distribuite nell’economia: date le risorse del paese, se favorisco un settore, questo finisce per danneggiare gli altri. D’altra parte, gli aiuti “orizzontali” sarebbero invece meno distorsivi: magari può essere discutibile che lo Stato spenda denaro per quei fini, ma comunque c’è maggiore trasparenza. E soprattutto lo Stato non creerebbe “vincitori e vinti”.

Infatti, il commissario Kroes afferma il principio secondo il quale si possono aiutare solo le **banche**, sia per il carattere di sostegno all’intera economia, sia per la fondamentale differenza tra le banche e gli altri settori. In breve, l’idea è che, mentre una crisi bancaria rischia di avere effetti a catena, indebolendo gli altri istituti di credito, la crisi di un mobilificio semplicemente lascia più spazio per gli altri produttori di mobili. E Neelie Kroes aggiunge che invece agli altri settori non si dovranno fare concessioni speciali.

... A UNA VITA PRIVATA DISCUTIBILE

Purtroppo, la pratica è tutt’altra cosa. Dalla fine del 2008 il regime normale degli aiuti di Stato è stato sospeso. Esistono oggi quasi **trenta canali** attraverso i quali i governi possono finanziare le imprese senza che la Commissione venga neppure informata di chi riceve quanto e perché. E questo consente a diversi paesi di aiutare i propri **campioni nazionali** alla faccia della retorica ufficiale. Soprattutto nel settore auto.

Vale per aiuti “di modesta entità”, ma anche per alcuni interventi enormi. Vi erano dei programmi, ad esempio, francesi che inizialmente erano stati rivolti al settore auto e che per non incorrere nelle ire degli altri paesi sono stati trasformati formalmente in programmi generali, rivolti a tutti i settori. Ma tutti sanno che lo Stato francese gestisce ora quei fondi per aiutare esattamente quelle imprese che voleva aiutare inizialmente. E la partita degli aiuti di Stato tedeschi alla **Opel** è ancora aperta, anche qui con potenziali conflitti tra la Germania che difende i suoi impianti e altri paesi che ospitano stabilimenti Opel che invece rischiano di chiudere. Assisteremo a una *escalation* di aiuti?

Senza poi contare altri canali che non rientrano formalmente negli aiuti di Stato, quali i finanziamenti straordinari della **Bei**, la Banca europea per gli investimenti, al settore automobilistico, che sono stati programmati e anche attuati su mandato politico. E poi si noti che i famosi incentivi (alla rottamazione, alle auto “ecologiche”, eccetera), sono aiuti di Stato secondo il buon senso e secondo l’opinione pubblica, ma formalmente sono aiuti ai consumatori e quindi neppure conteggiati. Quanto meno, sotto il profilo della concorrenza questi aiuti non sono “troppo” selettivi, nel senso che prescindono abbastanza, anche se non perfettamente, dalla marca delle auto che si acquistano.

E LA FIAT?

In tutto questo panorama, la **Fiat** era finora emersa come una delle poche case automobilistiche occidentali capace di approfittare della crisi per fare addirittura operazioni di **acquisizioni**. Perché ora si chiedono nuovi aiuti ?

Rinviando al [pezzo di Fabiano Schivardi](#) per una fotografia dell’intero settore, si noti che, nonostante le acquisizioni, di problemi in casa Fiat ne esistevano prima e pare ne siano rimasti. Alcuni impianti, soprattutto nel **Mezzogiorno**, producono modelli che si fatica a vendere, ma la chiusura di questi stabilimenti avrebbe un impatto occupazionale su certe aree che probabilmente i nostri politici ritengono inaccettabile. La richiesta di incentivi al governo italiano è proprio legata al fatto che quei modelli si vendono soprattutto in Italia; la crescita di Fiat all’estero aiuta la società, ma non cambia il fatto che quegli impianti sono in difficoltà.

Questo giustifica nuovi incentivi? Lo dubito. È vero che gli incentivi sono più facilmente vendibili all’opinione pubblica di un semplice sussidio, ma i **costi** sono comunque elevati e i **benefici** solo in

parte ricadono sulla Fiat: anche se sono progettati in modo “astuto”, altre marche ne beneficiano. Difficile sapere quanto costano queste operazioni, il cui peso dipende comunque da come vengono effettivamente disegnate. È però utile ricordare, giusto per dare un punto di riferimento, come recenti stime riferite al piano di incentivi del 2007 misurino i costi a carico dello Stato in un importo superiore a **300 milioni** di euro. **(1)**

Fiat deve decidere se crede in quegli impianti, oppure no, ma ritengo che l'unica risposta sensata sia il “sì”. Si pensi che negli ultimi anni Fiat ha già ricevuto come ufficiali “aiuti di Stato” proprio per quegli stessi impianti oltre 300 milioni di euro. Oltre ai piani di incentivo alla rottamazione, che non erano solo per la Fiat, ma di cui Fiat ha ampiamente beneficiato. Ma allora sarebbe molto più corretto che la casa torinese, accanto a un piano industriale di rilancio di quelle produzioni, cercasse sul mercato le risorse per far passare questo momento.

Se si trovano i soldi per rilanciarsi sui **mercati internazionali**, è discutibile che, dopo avere ricevuto centinaia di milioni di aiuti pubblici, se ne chiedano altri per non chiudere gli impianti. Per favore, fateci vedere che Fiat è veramente cambiata e che il periodo del “profitto privato, perdite pubbliche” è finito.

(1) Si rinvia al lavoro di S. Ercolano e G. L. Gaeta “Gli incentivi alla rottamazione degli autoveicoli: una valutazione economica” pubblicato sulla rivista Economia dei servizi, 2009. Il calcolo comprende sia l'esborso diretto dello Stato, sia le variazioni (stimate) sui gettiti di Iva e tassa di circolazione.