

Polemica sul prestito Sace a Fca

Prodi: "Deve investire in Italia"

TORINO – Lo scontro sulle garanzie pubbliche al prestito di 6,3 miliardi concesso da Intesa a Fca per far ripartire l'automotive è stato anche ieri al centro del dibattito politico e sindacale. Dopo le prime scintille, ora i piani sembrano separarsi. Praticamente nessuno si oppone all'aiuto a una filiera, quella del gruppo di Torino, che occupa 400 mila persone. Ma la discussione riguarda la garanzie che gli italiani e il loro sistema industriale posso ottenere in cambio dell'ok al prestito. Fca promette che tutti gli investimenti legati al prestito andranno in Italia e alla filiera automotive. Ma questo non basta certo a placare gli animi.

Ieri a Rai3 Romano Prodi ha messo le cose in chiaro: «Parto da un fatto semplice. Fca non è più italiana. Abbiamo un quarto del fatturato del gruppo in Italia, il resto è all'estero. Ma è assolutamente legittimo finanziare imprese che sono localizzate in Italia, sia di proprietà straniera, sia italiana. Attenzione però: se io do dei soldi per fare una casa, devo sapere dove viene fatta, che progetto c'è. Devo, quindi, avere delle garanzie che gli investimenti vengano fatti in Italia». Tra quelle garanzie deve rientrare il ritorno in Italia della sede legale del gruppo?

Il primo a dar fuoco alle polveri era stato, due giorni fa, il numero due del Pd, Andrea Orlando: «Senza imbarcarci in discussioni su che cosa sia un paradiso fiscale credo si possa dire con chiarezza una cosa:

un'impresa che chiede ingenti finanziamenti allo Stato italiano riporta la sede in Italia. Attendo strali contro la sovietizzazione e dotti sermoni sul libero mercato». Una breve dichiarazione su twitter che ha scatenato il putiferio. Anche perché a stretto giro di posta è arrivato l'appoggio di un ex ministro come Carlo Calenda: «Ovviamente la sede legale e fiscale torna a Torino. Perché altrimenti andremo sul surreale».

La questione della sede legale di Fca in Olanda (e di quella fiscale in Gran Bretagna) era sorta nel 2014 al momento della fusione tra Fiat e Chrysler. Era stata una richiesta dei fondi americani quella di avere una

Romano Prodi
È stato il leader dell'Ulivo e presidente del Consiglio dei ministri

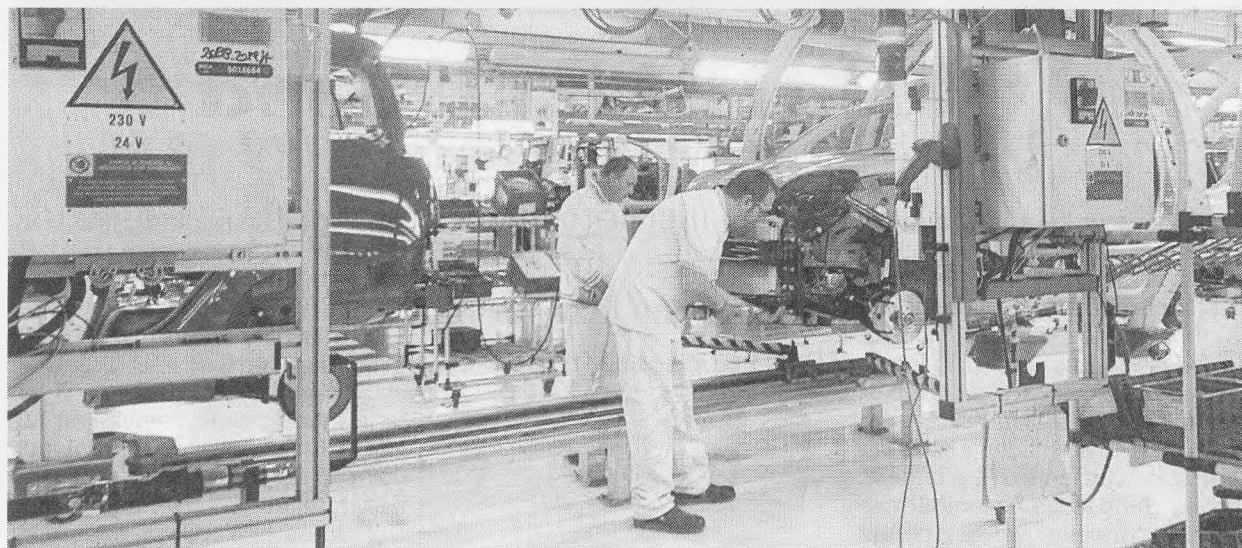


Carlo Calenda
È il leader di Azione. Manager, è stato ministro dello Sviluppo



sede fiscale in Inghilterra e quella legale in Olanda. Londra ed Amsterdam hanno infatti accordi vantaggiosi per gli azionisti. Fino a tre anni fa però quei vantaggi non si erano concretizzati. Per il semplice motivo che Fca era in perdita e non produceva profitti. Nemmeno quest'anno ci sarà il vantaggio fiscale perché Fca ha rinunciato a distribuire il dividendo, proprio per ottenere le garanzie pubbliche sul prestito. Il governo ha detto chiaramente che i denari non andranno alle società che distribuiscono dividendi. «Il problema - dice l'ex ministro Calenda - è per quanto tempo una società è tenuta a non distribuire dividendi in cambio del prestito. Secondo me

per tutta la durata del prestito». Cioè fino al 2023. Ma è proprio questo il nodo della discussione. Se il governo estendesse ai prossimi tre anni il divieto di distribuzione dei dividendi, gli azionisti di Fca rischierebbero di non incassare, nel 2021, i 5,5 miliardi di extradividendo previsti dagli accordi di fusione con Psa. Una somma cinque volte superiore a quella cui hanno rinunciato quest'anno. Questo problema è sorto all'inizio di aprile nelle discussioni riservate tra gli emissari di Torino e il governo. Tanto che al Lingotto hanno elaborato la teoria secondo cui l'extradividendo da 5,5 miliardi avrebbe una natura diversa dai normali dividendi. Sarebbe infatti da considerare una sorta di conguaglio per poter realizzare una fusione paritaria tra due società che in partenza hanno valori diversi: Fca è più grande e ai suoi azionisti va distribuita la differenza di valore rispetto a Peugeot. Si tratterà di vedere nelle prossime settimane se il governo italiano accetta questa impostazione o se decide di limitare al 2020 l'obbligo di non pagare dividendi per usufruire del prestito. Prestito che è stato accolto con favore da tutti i sindacati in cambio di garanzie su investimenti e mantenimento dei livelli occupazionali: «Confermiamo - ha detto venerdì il responsabile europeo del gruppo, Pietro Gorlier - che raggiungeremo la piena occupazione entro il 2023».



▲ Il settore delle auto è stato uno dei più colpiti dalla crisi del coronavirus