volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Il ricatto di FCA

Autore: Pierluigi Sullo

Ci sono momenti o gesti che riassumono in sé lo spirito del tempo, il passaggio da un'epoca a un'altra. Talvolta sono azioni minime ma dense di significati. Non tanto minima, per la sua dimensione, è la richiesta di FCA Italia di un prestito di 6,3 miliardi di euro garantito dallo Stato, un vero e proprio groviglio di questioni pre e post Covid (ammesso ci sia un "post" del contagio globale).

Ma, per fare un esempio di un incrocio di epoche, citerò il caso del mio compagno Gigi, che era una specie di genio e che, pur provenendo da una famiglia molto povera, si era distinto negli studi classici. E fu proprio nel 1968 che Gigi vinse un prestigioso concorso, dotato di un premio in denaro, di composizione latina. Al momento della premiazione, il vincitore salì sul palco e si mise a leggere un testo che là per là gli importanti accademici schierati non individuarono: erano brani tratti dal libretto rosso del presidente Mao. Dopo di che, Gigi prese il premio, e il denaro, e se ne andò.

Ci vuole una formidabile faccia tosta, per compiere l'ultimo passo, dal passato nel futuro (o, nel caso, viceversa). FCA ha questa faccia di bronzo. Dopo decenni di teorie e dogmi sulla sovranità del mercato su ogni funzione pubblica e sullo Stato, ora, con le vendite delle auto crollate quasi a zero nel corso della clausura da pandemia, dice: è lo Stato che deve aiutare la nostra azienda, e lo deve fare perché le decine di migliaia di dipendenti (qualcuno calcola che tra dipendenti diretti e indotto in Italia si tratti di 350 mila lavoratori) altrimenti rischiano di restare sul lastrico, disoccupati. E questo argomento è tanto convincente (lo è di fatto, in pratica), da indurre gli stessi sindacati, la Cgil, ad acconsentire, sebbene ponendo condizioni: che il denaro, trattandosi di una multinazionale con stabilimenti in mezzo mondo, la sede legale in Olanda e quella fiscale in Gran Bretagna, venga effettivamente investito in Italia, e che lo Stato possa mettere il naso su piani di investimento e progetti industriali.

Le voci dissonanti, o che apparivano tali, come quella del vicesegretario del PD, Orlando, sono state subito messe a tacere: pochi giorni dopo aver detto che, appunto, non è opportuno che lo Stato si esponga per una tale cifra, ha dichiarato di «credere nell'automobile», addirittura. E lo ha detto a *Repubblica*, appena acquistata da Exor, la finanziaria che possiede FCA, e che, dopo che il direttore in carica, Verdelli, era stato liquidato da un giorno all'altro, venendo sostituito da Maurizio Molinari, obbediente faccendiere giornalista degli Agnelli (o Elkann), si è dedicata alla causa del mega-prestito, con articoli talmente partigiani da indurre i giornalisti del quotidiano ex di centro-sinistra a prendere (molto cautamente) le distanze.

E insomma, lo Stato, dato che offre fiumi di "liquidità" a tutte le imprese, qualunque cosa producano e in qualunque modo lo facciano, non ha avuto apparentemente scampo. La cancellazione dell'Irap a tutte le imprese, indistintamente, abbiano o no fatto profitti

durante la clausura (e alimentari e farmaceutici, tra l'altro, di profitti ne hanno prodotti eccome), significa che lo scopo è di "ripartire", con qualunque mezzo, purché si torni alla "normalità". Anche se, in effetti, quella "normalità" è proprio la causa della pandemia, nonché del caos climatico, della siccità e degli incendi, e di tutto quel che di pessimo succede alla natura e al pianeta, e quindi a noi umani.

Ed ecco il groviglio di significati. La multinazionale Exor-FCA si comporta come un'industria "nazionale", che chiede allo Stato di tenerla in piedi proprio come negli anni Trenta l'IRI fondata da Mussolini intendeva sostenere l'industria nell'epoca della Grande Depressione cominciata nel '29. Ossia: il neoliberismo trionfante che ha marchiato gli ultimi quattro decenni, di colpo si rivela per quel che è sempre stato, una ideologia priva di fondamento, nonostante l'aumento vertiginoso dei commerci mondiali, della delocalizzazione selvaggia delle produzioni, dello sfruttamento senza limiti dei lavoratori e della natura e della crescita esponenziale del comando finanziario (quel che Luciano Gallino battezzò il "finanz-capitalismo").

Ci troviamo tutti su un crinale drammatico: o andiamo avanti così, e pandemie e disastri climatici e naturali, povertà e quindi guerre, ci sommergeranno, oppure cambiamo strada.

Exor-FCA e il Governo dicono: andiamo avanti così, e anzi saranno i poteri pubblici a indebitarsi per sostenere questa economia della catastrofe. E i governanti sono complici perché sono convinti che il desiderio spasmodico dei cittadini-elettori-consumatori sia quello di tornare al più presto alla vita di prima: i politici, di qualunque partito, sono troppo ignoranti (in Italia c'è questo problema culturale, ed è grave) e opportunisti e per questo tentano di fornire al loro pubblico lo spettacolo che la platea vuole, appunto la "ripartenza". E d'altra parte cosa aspettarsi da un Governo che ha creato una *task force*, per la "fase due", presieduta da un manager ex Vodafone, e dove siede un signore, Stefano Simontacchi, presentato come presidente della Fondazione Sacco (ospedale di Milano) e che in effetti è un mega-fiscalista che ha accompagnato nei paradisi fiscali olandesi imprese come Eni e Enel?

Sennonché anche i campioni italiani (e mezzo americani) del liberismo si rendono conto che così non va. Sul *Corriere della Sera* di domenica 24 maggio è comparso un sorprendente articolo di Francesco Giavazzi, che spiega come l'azienda "anglo-olandese" debba rinnovarsi profondamente, perché nel prossimo futuro, «le aziende automobilistiche che ci sono oggi non esisteranno più», per l'ovvia ragione che l'automobile appartiene al passato, almeno quella con il motore a combustione interna, e non è per caso che Volkswagen abbia da tempo annunciato come in un certo tempo tutta la sua gamma sarà fatta di auto elettriche. FCA ha messo sul mercato la sua prima auto elettrica giusto prima che scoppiasse l'epidemia, ed è in un ritardo drammatico. Giavazzi lo fa notare per chiedersi quanto convenga ai cittadini, cioè allo Stato, prestare tanti soldi a FCA-Italia. E poi: si tratta di un problema momentaneo di liquidità? Allora, perché non è FCA in generale, che ha "liquidità abbondante", a prestare quei soldi alla sua succursale

italiana? E se invece è un problema di “solvibilità”, cioè di capitale, perché non pensare che lo Stato, invece di prestare soldi, entri nell’azionariato di FCA? La fusione prevista con PSA (Peugeot, Citroen ecc.) è anche la fusione con una azienda di cui lo Stato francese detiene il 12 per cento. Per “simmetria”, dice Giavazzi, anche lo Stato italiano dovrebbe possedere il 12 per cento di FCA, per poi uscire gradualmente come è previsto che faccia Parigi. E insomma, per rischiare 4 miliardi – questo è il conto di Giavazzi – di denaro pubblico, per quanto anticipato dalle banche, bisognerebbe accertarsi che il prestito venga rimborsato.

Ma perché è così interessante questo articolo di un super-liberista come Giavazzi? Non solo per i suoi ragionamenti tutti economici, ma perché significa che esisterebbe una maniera meno ricattatoria di usare gli Stati come stampelle, nel momento in cui crollano i fondamenti del “libero mercato”: e non crollano per il virus, solo, perché l’economia stava precipitando per lo meno dal 2008, inizio di una crisi mai risolta. Ma, incrocio di significati, FCA ha già dato il cattivo esempio, e Atlantia, le autostrade, tenta la stessa via: il ricatto. O ci date un miliardo e non so quanto di prestito garantito oppure ritiriamo il piano da 7 miliardi di risanamento delle autostrade (e non dimentichiamo quel che è accaduto al ponte di Genova).

Tutto sembra andare in questa direzione: una valanga di denaro pubblico, italiano o europeo, per ricominciare esattamente là dove il virus ha spento l’interruttore. Eppure, si potrebbe perfino immaginare cos’altro si potrebbe fare con 6,3 miliardi, in ristrutturazione delle città e loro risanamento, in restauro del territorio e della biodiversità, in cambiamento radicale dei modelli agricoli e dell’allevamento e infiniti eccetera. Che produrrebbero, probabilmente a minor costo, molti più posti di lavoro e naturalmente un ambiente più sano. E le fabbriche FCA potrebbero riconvertirsi non solo alla produzione di auto elettriche, ma di mezzi di trasporto collettivi e non inquinanti, per un modello di mobilità completamente nuovo. Ma queste sono fantasie, come ben vede, o annusa, chi abbia frequentato Roma, ad esempio, dopo l’inizio della “fase due”: automobili parcheggiate ovunque e in coda su ogni strada, l’aria subito ridiventata irrespirabile. Ma, come disse quel sindaco di Torino tanti anni fa, se ci sono ingorghi sulla tangenziale io sono contento, vuol dire che l’economia gira.