

Quali sono i fini del prestito di Intesa Sanpaolo a Fca garantito da Sace?

Dibattito

Imprenditori, analisti ed economisti s'interrogano su ragioni e finalità del prestito di Intesa Sanpaolo garantito dallo Stato per Fca Italia.

Si scalda il dibattito sul prestito di Intesa Sanpaolo da 6,3 miliardi [garantito](#) dallo Stato tramite Sace (gruppo Cdp) per Fca, e non solo per il diverbio politico divampato dopo le dichiarazioni del vicesegretario del Pd, Andrea Orlando, la scorsa settimana.

Ora sono imprenditori, associazioni, economisti e analisti a sollevare interrogativi su motivi e finalità del prestito chiedo da Fca Italia, mentre sullo sfondo ma non troppo restano i dubbi sugli scenari legati alla fusione di Fca con Psa sia per l'extradividendo garantito agli azionisti di Fca, in primis a Exor, sia per la guida operativa del nascente gruppo che di fatto dal prossimo anno passerà nelle mani dei francesi.

Ieri è stata un'associazione di imprese a biasimare la mossa di Fca: “Il denaro che il gruppo Fiat Chrysler Automobiles presta abitualmente alla sua rete di concessionari di automobili viene erogato attraverso finanziamenti della controllata Fca Bank con interessi che vanno dal 5% al 6%. C'è da sperare che queste condizioni vengano riviste immediatamente, con importanti abbattimenti dei tassi, qualora Intesa Sanpaolo, che proprio domani riunisce il consiglio di amministrazione per deliberare su questa operazione, decida di accordare il finanziamento da 6,5 miliardi di euro coperto da garanzia statale”, ha detto il presidente onorario di Unimpresa, Paolo Longobardi, a proposito del prestito, garantito dalla Sace, che Intesa dovrebbe concedere usufruendo della garanzia fornita da Sace introdotta dal decreto “liquidità”. Secondo Longobardi, “il prestito garantito dallo Stato sarà erogato a Fca a tassi assai contenuti, certamente non

superiori al 2%: ci aspettiamo, quindi, come rappresentanti di tante imprese che lavorano nel cosiddetto indotto della casa automobilistica, che la liquidità venga girata alle imprese del settore senza margini di guadagno: insomma, i contribuenti italiani non devono diventare il paracadute di una vantaggiosa operazione finanziaria di un colosso industriale”.

Anche un economista di prestigio come Francesco Giavazzi, firma del quotidiano il *Corriere della Sera*, [ha](#) sollevato dubbi domenica 24 maggio: “Se il problema di Fca Italia è la liquidità non si capisce perché è necessario un prestito a lungo termine garantito dallo Stato. Se invece è un problema di solvibilità e di ristrutturazione, lo Stato, se decide di partecipare, non deve essere uno spettatore passivo, ma la sua presenza dovrebbe essere limitata chiaramente nel tempo”, ha scritto sul quotidiano Rcs. In sostanza Giavazzi si è chiesto se il prestito di Banca Intesa accompagnato dalla garanzia dello Stato è lo strumento giusto? Per rispondere bisogna capire quale è il problema di Fca Italia: “La garanzia dello Stato aiuta Banca Intesa, che in questo modo si espone verso lo Stato, non verso un’impresa con un rating traballante. Ma indebitarsi peggiorerebbe ulteriormente la situazione patrimoniale di Fca. Se il problema è la liquidità, la soluzione migliore è che l’azienda anglo-olandese che possiede il 100% di Fca Italia e che ha liquidità abbondante le conceda un finanziamento temporaneo”.



-

[Contenuti sponsorizzati da](#)

Ha continuato Giavazzi: “Diverso, e sfortunatamente più probabile, il caso in cui Fca Italia abbia un problema di solvibilità, cioè abbia bisogno di capitale, non di liquidità. Qui un prestito non servirebbe a nulla. Si potrebbe invece applicare una norma analoga a quella prevista per imprese più piccole dal decreto Rilancio, all’articolo «Rafforzamento patrimoniale delle imprese di medie dimensioni». Cioè

entrando nel capitale come azionista. Nel primo caso, cioè se lo Stato offre una garanzia sul debito, il valore attuale della garanzia richiesta (che coprirebbe il 70% del prestito) è di circa 400 milioni (10% di probabilità che la quota garantita del prestito non venga ripagata). Ma se il Covid tornasse e Fca Italia non fosse in grado di ripagare, l'onere per i contribuenti sarebbe di 4 miliardi. Cioè, se tutto va bene lo Stato non guadagna nulla, diversamente perde 4 miliardi”.

Per l'economista della Bocconi, “l'ingresso nel capitale costerebbe di più, forse 2 o 3 miliardi di euro, ma se Fca Italia si riprendesse, a guadagnare sarebbero tutti gli azionisti, anche lo Stato. Cioè, gli incentivi dell'azienda e dello Stato verrebbero a coincidere. La presenza dello Stato italiano nel capitale consentirebbe anche di verificare, in modo più incisivo e sicuro di clausole generiche associate alla garanzia, che l'azienda usi il nuovo capitale per trasformarsi. Oggi, prima della fusione, lo Stato francese ha il 12% del capitale di Peugeot. Dopo la fusione delle due aziende scenderà al 6% circa. La presenza dello Stato italiano garantirebbe simmetria. E comunque dovrebbe essere un ingresso limitato nel tempo: già oggi l'accordo di fusione prevede una graduale uscita dello Stato francese dall'azionariato”.

La tesi di Giavazzi è stata apprezzata da Fulvio Coltorti, già direttore dell'area studi di Mediobanca: “Il Professore si chiede innanzitutto la natura dei problemi di Fca: se è semplice liquidità del momento che ci pensi la casa madre che dice di disporre di “cash” in abbondanza. Se invece il problema è strutturale (come anche a me sembra) serve un apporto di capitale che si può fare perché anche in Psa c'è lo Stato francese e, anzi, servirebbe a garantire parità di trattamento nella inevitabile fase di ristrutturazione. Poi questo apporto andrà restituito o ricomperato; altro che dividendo scritto sulla pietra! Che brutta dimostrazione di incapacità gestionale: quel dividendo avrebbe comunque bisogno di essere finanziato a debito, con grande sollazzo dei malaccorti banchieri, sempre attenti ai loro bonus di oggi e disinteressati agli insoluti di domani”, ha scritto Coltorti su Facebook, per giungere a questa conclusione: “In ogni caso a me pare che occorra molta più chiarezza. Intanto si sbandierano 350 mila posti di lavoro nella filiera; ma la Fiat se ne è andata da un pezzo (sia geograficamente che organizzativamente) e quei meravigliosi imprenditori che le erano legati hanno dovuto “rifarsi una vita”. Come? Fornendo altre case. È noto che ci sia più made in Italy in una Audi che in una Fiat! E poi, se le

imprese della filiera hanno problemi di liquidità possono accedere direttamente alla garanzia dello Stato: quella della Fca non è affatto per la loro solvibilità ma per quella della Fca e dei suoi poco accorti finanziatori”.

Giudizio che stride con quanto il gruppo Fca [ha](#) messo nero su bianco nel suo comunicato: tutte le erogazioni derivanti dalla linea di credito – ha [scritto Fca](#) – “sarebbero gestite attraverso conti correnti dedicati, accesi con Intesa Sanpaolo” per “supportare la gestione operativa dei pagamenti alla filiera italiana dei fornitori, sostenendone i livelli di liquidità e garantendo al contempo la ripartenza delle produzioni e gli investimenti negli impianti italiani”.

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [LinkedIn](#)
- [WhatsApp](#)
- [Gmail](#)
- [Facebook Messenger](#)

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Iscriviti alla nostra mailing list per ricevere la nostra newsletter

Inserisci il tuo nome	Inserisci il tuo indirizzo email	Iscriviti Ora
-----------------------	----------------------------------	----------------------