

FIAT – CHRYSLER. GEOPOLITICA DI UN ACCORDO ("Indipendenza", luglio/agosto 2009)

Accorpiamo, con tagli e aggiustamenti editoriali, due articoli di **Gianfranco La Grassa**, "capitalismo italiano, capitalismo antinazionale" e "FIAT-Chrysler in un quadro più ampio", scritti a commento dell'intesa tra le due multinazionali dell'auto.

«Posso dire che guardando alla storia del Novecento, soprattutto nella seconda parte, trovo che i benefici resi dalla FIAT siano superati dai benefici resi alla FIAT e dai danni che ha procurato al Paese? Un Paese disegnato a immagine degli interessi FIAT, che è stata la continuazione del regno sabauda con altri mezzi, di trasporto. Quante pagine brutte di economia pilotata e assistenziale, svendite e casse integrazioni, statalismo e sindacalismo, rapine pubbliche e private, vetture inquinanti e di scarsa qualità, ferrovie negate e piani di sviluppo deviati, ingerenze nefaste e stampa manipolata, democrazia tradita e vendita d'armi, asservimenti odiosi, tangenti frenate e verità rimosse pure in tribunale, marchette di Stato e politica estera al suo servizio, perfino campionati alterati, sono state firmate nel nome della FIAT (...) Un Paese intero piegato ai suoi interessi».

La FIAT nella storia d'Italia

Concordo assolutamente con questo articolo di Marcello Veneziani ("FIAT è in trionfo. Un tarlo però mi rovina la festa", *Liberò*, 03 maggio 2009). Prima o poi sarà necessario che qualcuno riscriva la storia del capitalismo italiano nel Novecento, e della FIAT in particolare. Credo ci si ricordi della foto di Vittorio Valletta, ex amministratore delegato e presidente FIAT (1939-1966), e di Giovanni Agnelli (il nonno dell'"Avvocato") in fez e camicia nera. Tuttavia, erano fascisti *oborto collo*, avrebbero preferito un governo Giolitti-Turati (un centro-sinistra *ante litteram*) quale garanzia migliore per gli interessi della loro azienda. Si dovrebbe seguire tutto l'iter della creazione dell'IRI; dopo un anno di "rimessa in carreggiata" dell'industria (con la solita "socializzazione delle perdite"), Beneduce, incaricato da Mussolini, propose agli imprenditori privati (fra cui "quelli della FIAT") di associare servizi in concessione monopolistica alle loro grandi imprese manifatturiere difese dai dazi doganali. Con grande "preveggenza" (cioè assoluta miopia e scarsa propensione all'imprenditorialità "schumpeteriana") costoro rifiutarono. Nel libro *Licenziare i Padroni?* (Feltrinelli, 2003), Massimo Mucchetti riporta i verbali, conservati da Cuccia, delle riunioni che il presidente dell'IRI, Alberto Beneduce, aveva convocato nella primavera del 1933 allo scopo di verificare la disponibilità dei maggiori gruppi industriali e finanziari italiani a rilevare la società idroelettrica Piemonte, a cui facevano capo anche tre delle cinque concessionarie telefoniche italiane. Verbali interessanti perché rivelano quanto poco fossero disposti a rischiare i grandi capitalisti italiani negli anni Trenta di fronte all'opportunità di ritrovarsi a capo del settore

telefonico. Riferisce Cossiga: «*Cuccia raccontava che il senatore Agnelli considerava la telefonia un'attività senza avvenire, perché era "roba da ricchi" (...) Cuccia mi riferì, anche sorridendo, la risposta che Mussolini diede a Beneduce, subitaneamente convocato: non diamogli niente; questi grand industriali non se la meritano: sono solo dei gran coglioni*».

Fu perciò l'IRI, con l'aggiunta poi di quel pezzo rilevantissimo che fu l'ENI, a promuovere il nostro sviluppo industriale.

Sarebbe interessante sapere quale parte abbia eventualmente avuto la FIAT nel colpo di Stato monarchico-badoglioiano del 25 luglio 1943 con cambio di alleanze dell'Italia. Nel dopoguerra, questa azienda –diretta da imprenditori che nulla volevano rischiare, e quindi costantemente sorretta con finanziamenti pubblici e costruzione di infrastrutture necessarie a sviluppare il trasporto di persone e merci su ruota, mentre assai meno si faceva per quello su rotaia– fu uno dei principali gruppi dominanti a spingere il paese alla subordinazione all'area "atlantica" (USA). Nel contempo, essa fu all'avanguardia nel reprimere duramente ogni lotta operaia ("reparti confino" e altri ammennicoli). Quando le convenne, fece l'accordo sulla "scala mobile" (1975), che teneva conto dell'indice del costo della vita (sempre più basso rispetto al reale) e non invece dell'andamento del PIL e della produttività del lavoro. Nell'80 favorì la "marcia dei quarantamila" (quadri intermedi) per contrastare la troppa "ingordigia" di PCI e CGIL. Infine, al "crollo del muro", irretiti i picciisti dalla prospettiva di salvarsi dal tracollo "socialistico" divenendo i migliori servitori degli USA e della nostra Confindustria, furono favorite le privatizzazioni di cui si discusse nell'incontro sul panfilo Britannia (1992) con *pezzi da novanta* della finanza anglosassone. A guidare la delegazione italiana, l'allora Direttore generale del Tesoro ed *uomo* della banca d'affari USA Goldman Sachs, oggi Governatore della Banca d'Italia, Mario Draghi, così definito il 24 gennaio 2008, alla trasmissione *Unomattina*, dal senatore Francesco Cossiga: «*È un vile affarista, non si può nominare presidente del consiglio dei Ministri chi è stato socio della Goldman & Sachs, grande banca d'affari americana e male, molto male io feci ad appoggiarne, quasi a imporne la candidatura [a governatore della Banca d'Italia, ndr] a Silvio Berlusconi. È il liquidatore dopo la famosa crociera sul "Britannia" dell'industria pubblica, la svendita dell'industria pubblica italiana quando era direttore generale del tesoro e immaginati che cosa farebbe da presidente del consiglio dei ministri. Svenderebbe quel che rimane, Finmeccanica, l'ENEL, l'ENI (...)*».

Capitalismo italiota a sovranità limitata

Grave è la situazione di acuta dipendenza del capitalismo italiano; già sussistente, sia chiaro, dalla fine della guerra mondiale, ma con qualche capacità autonoma di manovra (in specie verso il mondo arabo e nei Balcani). Pur se va ricordato che la più forte azione indipendentista fu quella promossa dall'ENI (impresa "pubblica") durante la direzione di Mattei; e se questi fu eliminato, appare ovvio che la mafia, tirata spesso in ballo, è stata

al massimo la fornitrice della “mano d’opera”. Se, come tutti hanno sempre pensato, l’incidente di Bescapè non fu affatto un incidente, è difficile credere che non ci fossero nel regime politico italiano, e anche dentro la stessa ENI, determinate “quinte colonne” filo-statunitensi.

Il processo di esaurimento di ogni residua nostra autonomia, facilitato fra l’altro da una specie (anomala) di colpo di Stato (d’ordine giudiziario –“Mani Pulite”– e non politico-militare) promosso dagli USA, vide la FIAT sempre all’avanguardia. Famosa la frase di Agnelli in riferimento al primo governo Prodi, che, grosso modo, suonava così: nulla di meglio della sinistra se voglio difendere i miei interessi di destra (in realtà dei gruppi capitalistici subdominanti rispetto a quelli statunitensi predominanti).

Il *colpo di mano* del 1992-93, nei desiderata di FIAT e Confindustria, fallì in parte per l’intervento in politica di Berlusconi (certo per difendersi, non per “nobili scopi”). Il fallimento dipese da due motivi. Innanzitutto la maggioranza elettorale, che aveva sempre votato per il centro-sinistra DC-PSI, non poteva rassegnarsi a regalare il governo ad uno schieramento incentrato sui “nemici di sempre” dell’ex PCI, per quanto questi avessero rinnegato ogni cosa possibile e immaginabile (e persino l’inimmaginabile). Inoltre, gli “sciocchi” –probabilmente proprio istigati dalla Confindustria, con a capo la solita FIAT– fecero l’errore (eccesso d’arroganza) di voler distruggere imprenditorialmente Berlusconi, considerato forse ancora un residuo del “craxismo” e quindi, malgrado il suo smaccato filo-americanismo, non fidato al fine di ridurre tutta l’economia del paese –e l’attività dell’intera forza lavoro: dipendente e “autonoma”– a forziere da rapinare per coprire i buchi delle proprie operazioni fallimentari, prive di qualsiasi progetto di reale sviluppo; meno fidato perfino di quei falsoni dei rimasugli di sinistra “estrema” che, per ingannare i nostalgici della “falce e martello” e del “movimento dei lavoratori” (ormai in emigrazione verso tutt’altra parte), hanno per anni giocato agli “antimperialisti” antiamericani. Il lavoro detto autonomo, le piccole e medie imprese, perfino settori sempre più rilevanti di operai e salariati in genere, pur senza alcuna consapevolezza di quanto stava (e sta) accadendo, hanno comunque di fatto aiutato Berlusconi a difendersi da tale blocco capitalistico reazionario.

FIAT–Chrysler: un accordo politico

La pura economia, la libera competizione a base di efficienza, di prezzi e costi, sono delle impudenti menzogne. Non c’è bisogno di Marx per sostenerlo. Molti economisti “borghesi”, cioè dell’*establishment* capitalistico, lo hanno riconosciuto fin da quando hanno preso atto, con qualche ritardo (alcune decine d’anni), che il mercato era “oligopolistico”. Già mentre stavo facendo la tesi di laurea, lessi un chiaro articolo dell’economista Rothschild (un nome, una garanzia) in cui si consigliava, a chi avesse voluto capire qualcosa della competizione interoligopolistica, di leggere il Manuale di Von Clausewitz piuttosto che i testi di economia.

Ben sappiamo come quest’ultimo sostenesse essere la guerra la continuazione della

politica con altri mezzi. Dunque, il conflitto, detto mercantile, è una “guerra” che trova la sua vera e “ultima” spiegazione nella *politica*. Le “politiche” definite aziendali sono subordinate alla politica *tout court*, con le sue strategie di accordo (momentaneo e subordinato) in vista del reciproco scontro (permanente e predominante) al fine di prevalere. Soltanto in alcune fasi, di impossibile preminenza di qualcuno o al contrario di netto predominio di uno sugli altri, si ha la “pace” (mai comunque del tutto *disarmata*). In definitiva, la competizione interimprenditoriale –che è un “fare politica”, perfino in occasione delle “guerre” più acute– non si svolge semplicemente sulla base del calcolo di costi e ricavi, dell’efficienza del “minimo mezzo”. Tutte “verità parziali” per gli ingenui.

Dal punto di vista delle sedicenti “leggi del libero mercato”, la FIAT era e resta un’impresa decisamente fallimentare. «*Ma la FIAT non era in un mare di guai, non l’aiuta lo Stato, anzi il governo Berlusconi? Ma non si erano dimezzate le vendite delle auto o giù di lì? (...) Ma che fine hanno fatto i giudizi sulla qualità delle auto FIAT, che se non ricordo male, a partire dall’America, erano piuttosto severi? E in America chi paga l’operazione, il cittadino americano tramite Obama? La FIAT si avvia a scrivere un altro formidabile capitolo del compro privato con soldi pubblici, all’interno della formidabile opera “socializzo le perdite e privatizzo i profitti”?»», si chiede giustamente il succitato Veneziani.*

Nessuno ha mai visto, se non a parole, un autentico piano industriale (e la commissione di esperti, nominata in un primo tempo da Obama per valutare il previsto accordo Chrysler-FIAT, aveva emesso parere negativo, subito “silenziato”). Il “piano” è al 100% politico. Si vuole favorire un “amico” (di fatto *servo*) fidato in Italia, in grado di riprendere la testa della nostra Grande Finanza e industria decotta onde ostacolare quel minimo di manovre autonome rispetto agli Stati Uniti, che non gradiscono certo l’espansione di operazioni del tipo di quelle ENI-Gazprom con il gasdotto *Southstream*, combattuto (con buoni appoggi nella UE) per favorire il *Nabucco* in funzione antirusa. Gli Stati Uniti si servono così abilmente pure del dissesto di un settore ormai vecchio e ultramaturo come l’automobilistico. Si stabilisce una linea (*politica*, solo mascherata da motivazioni economiche, fornendo prestiti che si sostiene “ufficialmente” dovranno essere rimborsati, manovrando pacchetti azionari, eccetera; il tutto per far credere che si tratti di operazioni nel “libero mercato”) al fine di legare ai “propri destini” un’azienda straniera in gravi difficoltà e dunque pronta ad assolvere il ruolo di “mercenaria” delle strategie USA. Come tutti i settori stramaturi (si pensi all’immobiliare, ad esempio), quello automobilistico è importante per l’occupazione, direttamente e ancor più per l’indotto. Ci saranno ovviamente lotte, contrattazioni defatiganti per evitare la chiusura di stabilimenti. Tutte le forze che si dichiarano “contro il capitale” saranno ossessionate dal tema, sicuramente importante, della difesa dei posti di lavoro, ma perdendo completamente di vista il senso reale dell’operazione che fa parte appunto della tattica-strategia statunitense nell’epoca di “San Obama”. Tali forze si agiteranno solo per non perdere del tutto il consenso dei lavoratori, già ampiamente incrinato, senza affrontare il

tema cruciale della sudditanza allo straniero (USA), che oltretutto ottiene il risultato di indirizzare la politica economica e industriale del governo (non solo) italiano.

Dobbiamo sempre inquadrare i problemi (compreso quello apparentemente “singolare” della FIAT-Chrysler) nell’ambito del più vasto disegno statunitense, che cozza, in un caleidoscopico mutare di situazioni e con continui contorcimenti tattico-strategici, contro quelli delle altre *potenze* in rafforzamento (tramite alti e bassi, periodici). L’epoca attuale va assomigliando a quella degli ultimi tre decenni dell’800 e di poco più di un decennio nel ’900. La strada sembra proprio condurre verso un’epoca “imperialista” (*policentrismo*) di quel genere (che certo si ripresenterà con caratteristiche nuove e al momento non “profetizzabili”). In tale contesto la FIAT –fallita in quanto impresa– è ormai legata mani e piedi alle sorti di questa nuova politica statunitense; adesso si presta a fare pure da testa di ponte in Germania con il tentativo in direzione della OPEL. Anche tale manovra politica, al seguito di una potenza straniera, è presentata come pura “operazione di mercato” (dalla stessa Merkel, che ha impresso alla politica tedesca, già da anni, una decisa virata in senso filo-USA). In Germania sembrano esserci maggiori ostacoli che in Italia, in specie presso dati settori economici e politici (di cui fa parte l’ex cancelliere Schroeder), che naturalmente agiscono pure loro per precisi interessi. Qui si sta giocando la sorte di un’area che, dopo almeno tre secoli recitati da attore principale nel proscenio della storia, dal Novecento (soprattutto nella seconda metà) ha cominciato ad entrare nel “cono d’ombra”.

Oggi, però, si sta esagerando con la riduzione dell’Europa a puro zerbino degli USA nella loro lotta contro le potenze emergenti. Soprattutto indigna il ruolo che meschini e falliti ceti dirigenti, guidati da questa vetusta azienda del “superato” settore automobilistico, vogliono assegnare all’Italia: quello del più servo di tutti i paesi europei. Servi, servi e ancora servi! Questa la classe “dirigente” ancora al comando in Italia.