

INTERVENTI

LA FINE DI UN'EPOCA?

di Piero Pessa, segretario Fiom Piemonte

La scomparsa di Giovanni Agnelli è stata considerata da molti commentatori come un fatto simbolico che chiude definitivamente un'epoca della Fiat e del capitalismo italiano. La ragione di questi giudizi si ricollega certamente alla delicata crisi che sta attraversando il grande gruppo industriale, i cui sviluppi sono connotati da evidenti incertezze per quanto riguarda soprattutto il tradizionale *core business* del gruppo: le produzioni autoveicolistiche. Ma la crisi della Fiat non si può ricondurre solamente agli aspetti finanziari e all'entità del debito che, se paragonato ad altri grandi gruppi, non assume certamente proporzioni smisurate e, del resto, sembra in fase di rapida riduzione, come dimostrano le dichiarazioni di fine anno dell'azienda e delle banche creditrici relativamente al fatto che sono stati raggiunti gli obiettivi di dimezzamento del debito netto (da 6,6 miliardi del 1° trimestre 2002 a 3 miliardi di euro). D'altra parte se si osserva l'articolazione delle "scatole cinesi" e le società controllate che compongono "l'impero" degli Agnelli ci si rende conto che il gruppo Fiat è una parte importante, ma solamente una parte, dell'insieme delle società controllate: gli interessi economici della famiglia Agnelli abbracciano un insieme molto variegato di settori industriali e attività.

Lo schema riportato nella pagina successiva, rappresenta il complesso sistema di partecipazioni azionarie (capitale ordinario) che fa capo all'accomandità di controllo Giovanni Agnelli e C., la "cassaforte" della famiglia Agnelli. Oltre al Gruppo Fiat, specializzato soprattutto nella produzione di mezzi di trasporto (controlla anche alcune società di servizi e dell'editoria), l'Ifil ha delle partecipazioni dirette o tramite la Worms et Cie in aziende specializzate nella produzione della carta (Arjo Wiggins, Idem e Antalis), nel settore agroalimentare (Groupe Danone e Antonin Rodet), nella grande distribuzione (La Rinascente), nei servizi alle imprese (SGS, società di certificazione), nel turismo (New Holding for Tourism, Club Med, Sifalberghi), nella gestione dei fondi finanziari (Permal Group e Pechel Industries). Considerando l'insieme delle partecipazioni Ifil, il peso del comparto industriale è stimato che sia circa al 40% (di cui Fiat rappresenta circa la metà), la distribuzione il 17%, la finanza il 17%, il turismo il 10%, mentre il resto è suddiviso tra varie attività. Si deve considerare che, a differenza del gruppo Fiat, nel corso degli ultimi dieci anni Ifil ha realizzato risultati eccezionalmente positivi e crescenti (nel 2001 l'utile di bilancio è stato di 351 milioni di euro), anche se nel 2002 si è verificata una evidente contrazione della redditività per il peso dei debiti della Fiat.

Nell'insieme si tratta quindi di una realtà economica che sembra piuttosto solida, molto diversificata come settori di attività, che possiede le risorse per affrontare la gravità della crisi. Se questa è la situazione, ci si può chiedere come mai la drammattizzazione che si è determinata sul caso Fiat? Come mai si raffor-

Una prima evidenza è la velocità dei processi in atto: il “turbocapitalismo” non è soltanto la crescita esponenziale della competitività dei mercati ma anche e soprattutto nuove modalità di riproduzione del capitale stesso: in una parte della sinistra italiana spesso si usa contrapporre il capitalismo finanziario a quello industriale, assegnando un valore negativo al primo e un valore positivo al secondo. Ma le cose stanno proprio così? Sono queste le categorie giuste per comprendere gli attuali fenomeni oppure le dimensioni attuali del capitalismo comportano necessariamente un rapporto inestricabile tra queste due dimensioni senza le quali non è possibile un adeguato sviluppo?

La Fiat negli ultimi 10 anni ha dovuto ricorrere per ben due volte al sistema creditizio per affrontare gravi crisi: in entrambi i casi la famiglia Agnelli ha dovuto rinunciare alla sua sovranità illimitata e dividere il potere con le banche creditrici. La prima volta è accaduto nella crisi del 1993, in cui la ricapitalizzazione guidata dalla Mediobanca di Enrico Cuccia ha significato un patto di sindacato che ha retto la Fiat fino al 1999. L'accordo della Fiat con le banche del maggio del 2002 ha ricostituito una situazione analoga, anche se sono cambiati i soggetti in campo. In questi ultimi mesi sono le banche che hanno sottoscritto la ricapitalizzazione della Fiat ad avere avuto l'ultima parola su tutto e stanno imponendo lo scorporo di Fiat Auto, probabilmente per “isolare” la principale fonte di debiti del Gruppo. Quindi le decisioni strategiche sulla Fiat devono fare i conti con le banche creditrici e il rapporto tra queste e la famiglia Agnelli si è dimostrato denso di conflitti, come dimostra il tentativo di Mediobanca di rientrare nel gioco con un proprio piano, a cui era collegata la rimozione dell'amministratore delegato, Galateri di Genola, e quella del presidente della Fiat, Paolo Fresco, stoppata proprio dalle banche.

Sono questi i segni di una progressiva crisi del capitalismo familiare che ha contraddistinto in modo peculiare lo sviluppo economico italiano? Siamo alla fine dell'anomalia italiana? E se è così quali sono i possibili sviluppi?

La crisi del capitalismo familiare italiano è stata descritta e analizzata da molti esperti, tuttavia queste pregevoli analisi vertevano soprattutto sulle difficoltà delle piccole imprese italiane, che sono la stragrande maggioranza delle industrie, a reggere i nuovi livelli competitivi, ad avere dimensioni adeguate per un processo di sviluppo e anche sulle difficoltà a reggere i passaggi generazionali. Il caso della Fiat assume ovviamente un valore e un peso diverso e richiede un'analisi specifica. Tuttavia la crisi della Fiat, proprio perché non è circoscrivibile solamente al dato finanziario del debito, dimostra che il modello gestionale che avevano consentito lo sviluppo dell'azienda nel novecento, non è più valido. Gli errori della Famiglia nella scelta dei *top manager*, una evidente difficoltà a controllare l'uso delle risorse a disposizione, i bassi tassi di produttività del capitale che hanno contraddistinto l'ultimo decennio, la reiterata cultura di chiusura autosufficiente che diventa controproducente nei ricorrenti periodi di crisi aziendale, la scarsa trasparenza nelle scelte strategiche e produttive: sono questi gli aspetti che parlano di una crisi profonda soprattutto nella cultura di questa impresa. Per questo è fondato il sospetto che la crisi della Fiat sia anche una parte della crisi del capitalismo familiare.

Opportunamente oggi il dibattito nel sindacato e nella sinistra è concentrato sulla crisi di Fiat Auto e sulle prospettive industriali che questa apre, dato l'evidente incertezza sugli assetti produttivi e occupazionali dopo il 2004. Infatti, anche una prospettiva di elevato sviluppo dei prodotti Fiat, anche nell'ipotesi che i nuovi modelli incontrino tutti il favore del mercato, la "coperta" dei volumi produttivi resta troppo corta per consentire la sopravvivenza di tutti gli stabilimenti italiani.

Tuttavia è anche necessario riflettere e domandarsi quali sono le trasformazioni più profonde che sono generate da questa crisi: alcune prospettive indicate dalla sinistra sulla necessità di qualificare maggiormente produzioni e prodotti del nostro Paese, per sfuggire alla concorrenza dei Paesi emergenti, che hanno costi del lavoro molto più contenuti, non sono facilmente percorribili, ma richiedono una forte guida politica. In questo caso non si tratta solamente di avviare una politica di investimenti nei settori della ricerca, dell'innovazione e della formazione, ma anche di intervenire sui meccanismi di riproduzione del capitale soprattutto nel campo finanziario. L'ammodernamento e la democratizzazione dei sistemi di reperimento delle risorse finanziarie per le imprese sono altrettanto e forse più importanti della qualificazione dell'apparato industriale.

Queste sono scelte che l'attuale Governo di centro-destra si guarda bene di fare. Una forza di sinistra riformista si deve invece porre il compito di indirizzare le scelte di politica economica, soprattutto in una fase di profonda trasformazione: bisognerà pur scegliere un approdo meno traumatico del modello di capitalismo anglosassone, con quel che ne consegue in termini di riduzione dello stato sociale e dei diritti dei lavoratori. Infatti, il rischio è che la crisi del capitalismo nostrano porti all'affermazione di un modello neoliberista, dove la crescita economica viene contrapposta ai diritti. Per evitare questo rischio, è necessario interrogarci su come guidare la trasformazione e individuare concretamente un nuovo percorso di sviluppo e crescita che dia un contributo al rafforzamento del modello economico-sociale dei Paesi europei. In questo percorso il quadro europeo è fondamentale, soprattutto per dimostrare che il capitalismo corporativo europeo riesce a sviluppare tassi di crescita e di occupazione altrettanto validi del capitalismo anglosassone, con politiche che sappiano coniugare crescita economica, occupazione, qualità della vita e diritti. ●