

Gli Agnelli

Anche un grosso capitalista è un uomo, e quando un uomo muore è doveroso comportarsi umanamente, cristianamente. Che i figli e la vedova di Umberto Agnelli piangono è umano e giusto. Gli siamo umilmente accanto. Forse è anche giusto che pianga Torino, una città la cui arroganza e avidità si lega in gran parte alla famiglia Agnelli. Con Torino non ci condoliamo. E' anche giusto che pianga una parte d'Italia, a partire dal presidente della Repubblica. Infatti gli Agnelli sono stati e sono una parte dell'Italia ingorda e spocchiosa, quella simboleggiata dalla Juventus, dalla Ferrari, delle città d'arte, per caso tutte toscopadane, dalle spiagge romagnole, da Genova capitale europea della cultura, da Milano esiziale e inetta capitale economica d'Italia.

Invece non è giusto che pianga l'altra parte dell'Italia, quella che ha pagato e paga ciò che gli Agnelli, e quelli come loro, hanno incassato e vanno incassando in termini di pubbliche risorse, senza offrire un ritorno.

L'Italia, si diceva nell'Ottocento, è il paese delle cento città. Tutte città un tempo vitali, alcune antiche 2700 anni, altre soltanto 1000, 800, 500 anni. Nell'elenco delle cento città italiane c'erano sicuramente alcune città piemontesi, come Asti e Ivrea, ma è alquanto dubbio che ci fosse anche Torino. La quale è apparsa come città italiana soltanto al tempo di Cavour, cioè 150 anni fa. Fu anche per cinque o sei anni la capitale del nuovo Stato, ma non poteva reggere il ruolo, per cui, a partire dal 1886, la capitale andò per quattro anni a Firenze e poi definitivamente a Roma. Con il che l'Italia toscopadana poté portare a compimento il pressante progetto di assassinare Napoli, e con Napoli l'intero Sud.

Conclusi i fasti cavourriani, Torino e l'intero Piemonte vennero esautorati e si avviarono per la strada della decadenza. Il Piemonte non aveva molto. Inoltre il protagonismo militare piemontese venne umiliato dagli austriaci nella Terza Guerra cosiddetta d'Indipendenza. Né Torino era una città portante, sul lato culturale ed economico, ai fini del progetto nazionale. I veri focolai dell'indipendenza erano stati Genova, Milano, Firenze, con le subordinate di Livorno, Parma e Reggio Emilia. Il nuovo Stato prese il volto dalle loro ingorde sembianze.

Genova ebbe il privilegio d'incassare mazzette in materia di armamento navale e Firenze quello di arricchirsi sulla spessa in opere pubbliche e sulle anticipazioni all'erario. Invece Milano, ottenuta la liberazione dall'Austria, fece da sé. In effetti era la città a cui faceva riferimento il controvalore della produzione serica. E, al tempo, la seta era la massima ricchezza italiana.

Pestata dalle tre città che prima erano state sue alleate, a Torino non bastò il merito

d'averne unito militarmente l'Italia. Prese ad affondare. Sul finire del secolo la casa regnante, commossa da tanta sventura, si dette a stimolare un progetto a favore della sua vecchia capitale. In virtù di tale pressione i gruppi economici dirigenti in Italia le assegnarono il privilegio dell'industria meccanica; un progetto divenuto possibile dopo che l'Italia aveva adottato quel protezionismo di cui si era fatto rimprovero di lesa libertà a Ferdinando II. E in forza del quale Milano e Genova avevano fatto progressi nel settore della fusione del ferro.

In buona sostanza la Fiat fu concepita a tavolino da altri. Non certo dal capitano di cavalleria Giovanni Agnelli, che non aveva né i capitali né la competenza per impegnarsi in un grande disegno industriale.

La conquista di Tripoli e poi la Grande Guerra fecero le fortune dell'azienda. Come gli altri pescecani d'Italia padana, con le guerre gli Agnelli fecero miliardi (del tempo). Ma dopo la guerra, per paura della rivoluzione comunista, li imboscarono all'estero. L'industria italiana, non ricapitalizzata e non portata a livello delle nuove tecnologie americane, anzi sempre incline a sopravvivere di commesse statali, si avviò decisamente verso il proprio fallimento e il fallimento delle grandi banche, principalmente la Banca d'Italia, che i pescecani avevano spremuto fino all'osso.

Mussolini dovette esautorare i banchi di Napoli e di Sicilia per salvare la Banca d'Italia (banca d'emissione della cartamoneta) e nazionalizzare le industrie siderurgiche e i cantieri navali. Per salvare la Fiat lo Stato dette ad Agnelli (nonno) 800 milioni in linea ufficiale, in effetti chissà quanti. Non si ama rendere pubblico il dato. Ebbe anche la lamiera di ferro (statale) e l'elettricità (delle nuove e vicine centrali del Toce) a prezzo d'affezione.

Negli Anni Trenta, facendo tesoro dell'insegnamento di Henri Ford, la Fiat realizzò due macchine ben riuscite e ben calibrate sulle possibilità di spesa del medio padronato italiano: la Balilla tre marce e la 500 a mezza balestra, in appresso detta Topolino. Fu tuttavia infedele con la patria e intrallazzista in occasione della seconda guerra mondiale, fornendo all'esercito carri armati, autoblindo e mitragliatrici propriamente ridicoli; oggetti fabbricati senza impegno tecnologico e tecnico; questo proprio in una fase notevolmente positiva per la tecnologia italiana. Infatti non va dimenticato che, nonostante i mezzi economici scarsi, l'industria aeronautica (Caproni, Savoia Marchetti) produsse modelli prestigiosi.

Finita la guerra, il vecchio Agnelli morì. L'unico figlio era morto dieci anni prima cadendo con il suo aereo sportivo. La direzione della Fiat venne assunta dal ragioniere Valletta, un fedele e abile dipendente dell'azienda. Questo Valletta fu un predone di grandi capacità. Mercé l'aiuto che gli venne sottobanco da Luigi Einaudi, prima governatore della Banca d'Italia, poi ministro del tesoro, infine presidente della Repubblica, sottomise l'Italia

Nicola Zitara – FORA - 30/05/2004

alla Fiat. Per prima cosa si pappò i milioni di dollari che gli Usa generosamente e pelosamente restituirono all'Italia, a scampo delle Amlire spese nel Meridione durante l'occupazione militare; lire date in cambio di beni e servizi venduti dai meridionali. Con questi dollari la Fiat poté avviare una moderna catena di montaggio, continuando a produrre Balilla, Topolino e altre macchine senza storia. Intorno al 1950 cominciò a produrre le prime vetture senza piantone: la 1100 e la 1500. Venne poi il miracolo economico. Con la transumanza dei contadini all'industria, Torino divenne seconda città del Mezzogiorno, la Fiat una grande industria europea.

Vallette pretese che le ferrovie fossero abbandonate al loro destino affinché la Fiat potesse vendere camion a strafottere. L'Italia brutta, come oggi si vede, non è un caso. E' un prodotto della satrapia Valetta, di un uomo senza patria, senza scrupoli e senza peli sullo stomaco, un perfetto erede di Cavour. Quet'individuo semidiabolico fece il bello e il cattivo tempo per parecchie generazioni di italiani. In particolare è suo il merito del disastro meridionale. Fu infatti lui, con l'aiuto della servile Confindustria, del servile Enrico Cuccia, della stampa servile e del servo servile, Indro Montanelli, a organizzare una campagna professorale e giornalistica affinché il Sud non venisse industrializzato. Fanfani cadde senza fracasso e senza fracasso salirono in cattedra i melliflui Aldo Moro ed Emilio Colombo, di razza servile. L'Alfa Romeo e la Lancia vennero annientate. Eppure producevano modelli di prestigio. Comunque, la fine del protezionismo automobilistico avviò l'ingorda Fiat verso il collasso. Invano la televisione mise l'alloro in testa a un perfetto inetto, quale fu Gianni Agnelli (secondo); tanto inetto che Cuccia impose fosse sostituito da Cesare Romiti. Nonostante le apparenze andò sempre peggio. Infatti, finito il regno di questo abile marniffone, la Fiat prese a periclitare giorno dopo giorno. Ma niente paura: i soldi lucrati dagli Agnelli sono in salvo, anche se io non so dove. Intanto Ciampi, Eugenio Scalfari, il fondatore di Repubblica, D'Alema e (ironia delle cose umane) la sinistra tutta sono al capezzale della Fiat che muore. Bisogna crederci, è quasi una legge di natura: chi si benda gli occhi inevitabilmente finisce con il cadere in una fossa di calce che bolle.