



Cadena de montaje de la factoría Montefiori, donde se fabrican los FIAT.

FIAT-SEAT

Agnelli: mas allá del bien y del mal

Muy probablemente, dentro de un mes, el INI habrá soltado ese conflictivo 35 por 100 de participación en la SEAT, para pasárselo al segundo accionista de la sociedad: la FIAT italiana. La industria nacional del automóvil habrá pasado, así, a convertirse en una delegación de provincias de las multinacionales americanas (Ford) o eu-

ropeas (Citroën-Peugeot y FIAT). Por su parte, Gianni Agnelli, gran patrón de la FIAT, añadirá una nueva posesión a su vasto imperio. Un 70 por 100 de las acciones de la primera empresa española del automóvil será, pues, el último peldaño de una gran pirámide industrial construida, piedra a piedra, por tres generaciones.

RAMIRO CRISTOBAL

"Gianni Agnelli tiene una inteligencia viva, amarga, un poco gatopardesca: su limitación es creer que en el mundo todo es corrompible o comerciable".

(G. Bocca)

ES preciso mirar al futuro, como si el comunismo quedara ya a nuestras espaldas", sentencia Gianni Agnelli, presidente de la FIAT y gran personaje legendario del capitalismo internacional. Efectivamente, como dice Giorgio Bocca, Agnelli es un hombre inteligente. A pesar de formar parte de la Confederación patronal, jamás dice una palabra injuriosa o despectiva sobre los sindicatos obreros. A pesar de gozar de una evidente convicción capitalista no condena totalmente al comunismo como ideología. A pesar de formar parte de la élite del gran capital, manifiesta un gran respeto por la URSS y aprecia aspectos de este país "que me parecen fruto de experiencias interesantes".

Y, sin embargo, este amable ca-

ballero, canoso y juvenil, aunque ya se aproxima a los sesenta, ha conseguido uno de los imperios industriales más impresionantes del mundo occidental. A estas alturas, la FIAT ha avanzado tanto por el camino del gigantismo capitalista, que su presidente puede permitirse la pequeña coquetería intelectual de pensar y decir que puede actuar-se como si el comunismo fuera cosa del pasado. O lo que es igual, la lucha de clases no tiene sentido, en su opinión, en un mundo —el de Turín, el de la FIAT— en el que la gran plusvalía, el gran consumo y la gran productividad parece ser algo admitido e indiscutible.

El espíritu del Piamonte

En el centro del imperio, Turín, de la que el dirigente comunista Palmiro Togliatti decía que era "el dormitorio de la FIAT". Y no exageraba, porque paulatinamente la capital del Piamonte se ha ido convirtiendo en una dependencia de la

gran fábrica de Montefiori, donde se hacen los automóviles FIAT. El periódico local, "La Stampa", pertenece a la FIAT, y al más famoso equipo local de fútbol, la Juventus", lo mantienen los Agnelli; el trabajo fundamental de la Banca de Turín es descontar letras de compra de automóviles FIAT; los restaurantes, las "rosticcerie", hacen comida para los obreros y técnicos de la FIAT. Los meses de agosto, cuando cierra Montefiori, la ciudad queda muerta.

Los piamonteses son trabajadores y tienen un profundo sentido del ahorro y del bienestar. Los Agnelli son piamonteses; la mayor parte de sus obreros más antiguos, también. Ideologías aparte, patrón y obreros se entienden. El patrón les ha dado una vivienda, un automóvil a plazos, a muchos una casa en los pueblos de los alrededores donde pasar el fin de semana. La renta por habitante de Turín está entre las más altas del Norte de Italia; entre un 50 y un 75 por 100 más de la media nacional; tres o cuatro veces la de muchas zonas

del deprimido "mezzogiorno". Los obreros, en compensación, producen y no parecen ser muy sensibles al fenómeno de la plusvalía. A medida que pasan los años, la rama local de los sindicatos tiende a convertirse en un sindicato "puro", de estilo americano, donde se fabrican las peticiones sobre bases estrictamente de bienestar material; la ideología cada vez cuenta menos y suena peor.

Los obreros de Turín viven bien o al menos con decoro. Sólo quedan algunos barrios pobres que ocupan durante un tiempo los emigrantes del Sur, los "terrones" napolitanos, sicilianos o calabreses; es como un purgatorio hasta que consiguen colocarse en Montefiori. Después viene el piso y el coche y quedan atrás las malas viviendas de una o dos habitaciones, con deficiente instalación de fontanería y a veces con excusados colectivos.

En su reinado de provincias, Agnelli puede pensar que tiene en la mano el futuro. Según eso habría cumplido, a la vez, la utopía comunista y la del neocapitalismo. Dice:

"La Historia enseña que de las alternativas, aparentemente sin salida, no se sale sino inventando el modo idóneo de superar términos conceptualmente inconciliables". A lo mejor en Turín se han inventado estos "modos" superadores porque "el mundo obrero italiano —dice también Agnelli— está buscando ya, aunque en modo implícito e incierto, nuevos caminos en el proceso de emancipación, ¿y quién puede decir que esos caminos no se encuentran en determinado punto, con los que el capitalismo deberá seguir tarde o temprano?".

La leyenda

En el comienzo de todos los grandes imperios financieros o industriales, siempre existe una leyenda. Ya sea un niño pobre que ahorra sus primeros céntimos vendiendo periódicos o un ambicioso técnico que realiza un invento maravilloso. El fundador de la FIAT, Giovanni Agnelli I, "Il Nonno", también tiene su estampa juvenil y legendaria, cuando aun teniente del Ejército se siente arrebatado por el funcionamiento de uno de los primeros motores de automóvil. Después, cuelga el uniforme y funda una fábrica modesta, con varios socios, en Turín. Es el año de 1899 y tiene cincuenta obreros.

El abuelo haría lo más difícil. Con una notable intuición, no sólo iría ampliando la fábrica de automóviles, sino que, convencido de la precariedad industrial de Italia, se aplicaría a la fundación de fábricas filiales, de materiales auxiliares, desde rodamientos hasta material eléctrico. La primera guerra mundial daría el definitivo impulso a la FIAT. Para entonces ya fabricaba no sólo automóviles sino aviones, camiones, vehículos blindados, motores y vagones de ferrocarril.

El viejo Agnelli fue una figura popular a principios de siglo. El mismo se encargó de hacer las relaciones públicas de su marca, participando en las carreras de automóviles de la "Belle époque". Con otro aventurero aristócrata de su tiempo, el marqués de los Abruzzos, Agnelli se convirtió en un nombre ligado al automóvil para siempre. En su madurez, una conveniente amistad con Mussolini aseguraría la continuidad y la expansión de su fábrica, muy protegida, por cierto, por el dictador. Una gran desgracia para los Agnelli: en 1935 muere en accidente Edoardo Agnelli. La segunda generación de la familia queda, así, truncada.

Cuando acaba la segunda guerra mundial, Gianni Agnelli (gusta de llamarse Gianni para distinguirse del abuelo Giovanni) es aún muy joven para hacerse cargo de los negocios familiares. Como si supiera de su destino conciliador, durante la contienda ha estado en los dos bandos: primero, en Túnez, con el Ejército de Mussolini, y después, en 1943, con los aliados. En la posguerra, convertido en un joven play-boy, Agnelli hará de la Costa

Azul su residencia habitual. Allí puede vérselo conducir su automóvil a toda velocidad, con otros acudados herederos, Ali Khan, Rubi Rubirosa...

El camino de Damasco

En 1952, Giovanni Agnelli sufre un grave accidente de automóvil del que quedará cojo para toda su vida. En ese camino de Damasco, el joven rey del automóvil cree ver una premonición y se retira a Turín para incorporarse, ya para siempre, al sacerdocio del gran capital. No tiene por qué preocuparse, un amigo fiel, un buen servidor de la familia, ha cuidado del negocio: el profesor Valletta. Este buen regente preside la sociedad hasta su retirada y muerte, en 1966, con ochenta y dos años. Gianni, que modestamente ha ocupado el puesto de vicepresidente, se hace cargo entonces del negocio. No mucho después incorporará a su hermano más joven, Umberto.

A fines de los años sesenta, el poder de los Agnelli es tremendo. Por entonces (1967), FIAT es la cuarta productora mundial de auto-

móviles y la primera de Europa. Sólo tiene por delante a la General Motors, la Ford y la Chrysler. Con más de 1.300.000 unidades producidas, va por delante de la Volkswagen y casi dobla la producción de la Toyota.

Pero, además, la acción de la familia se ejerce a través de un "holding" financiero, Instituto Finanziario Italiano (IFI), del que los Agnelli poseen un 70 por 100 de las acciones. Los otros dos accionistas son Pirelli y el Crédito Suizo. El IFI actúa en casi todos los campos de la industria y el comercio: cementos, industrias mecánicas, químicas, alimentación, construcción, hostelería, seguros, etcétera. Sus tres criaturas de mayor tamaño son la SAI, principal sociedad de seguros del automóvil de Italia (Umberto Agnelli fue el creador personal de esta empresa), las cuatro grandes fábricas de cemento que posee en Luxemburgo, y la propia FIAT. En 1970 se calculaba que FIAT tenía participación en más de 75 negocios en el interior de Italia. La acción hacía el exterior, dirigida también por "il fratello" Umberto, se hace a través del llamado Internazionale Holding Fiat, que tiene su sede en Lugano (Suiza).

Cosas de los americanos

Cuando los grandes patronos italianos oyen hablar de las técnicas americanas de empresa, se sonríen un poco irónicamente. El sistema de "public relation" de que hablara Michael Crozier les hace menear la cabeza y comentan: "Cosas de los americanos". Agnelli tampoco está de acuerdo con estos sistemas. "Es verdad que en otros sitios —dice—, Estados Unidos especialmente, los problemas de la empresa moderna se afrontan también en estos términos, usando masivamente ciertos instrumentos y determinadas técnicas (como las relaciones públicas) para afirmar la ética del éxito y otras cosas por el estilo. Pero se trata de experiencias, de concepciones y de valores completamente diversos a los nuestros".

En efecto, Agnelli es, de cierta manera, el piemontés de pro que fuera su abuelo. El y todo su "staff" directivo trabajan como el último de sus obreros. Aun el viejo Valletta, que tradujo mejor que nadie el espíritu de la casa, debía presentar su ficha a diario y los porteros tenían orden de no dejarle pasar si la había olvidado. Giovanni y Umberto tienen sus despachos en una gran torre ultramoderna construida junto al Po, pero aún mantienen cierto calor de patronos (ellos quieren mejor que se emplee la palabra empresario) a la vieja usanza. Gianni ha sido alcalde de Villar Perosa, un pueblecito de 4.000 habitantes, patria chica de su familia.

Sin embargo, las relaciones con los sindicatos no siempre han sido fáciles. En 1966, los trabajadores italianos lanzaron la propuesta de una mayor participación en las empresas, y las conversaciones con la confederación empresarial se agriaron bastante. Los dirigentes de la patronal, Giovanni Agnelli y Lorenzo Pirelli, llevaron la voz cantante. El resultado sería una serie de huelgas que hicieron bajar la producción de FIAT considerablemente. En realidad, no era tan fácil vivir como si la lucha de clases perteneciera al pasado. Después de todo, no bastó con proporcionar un coche a plazos y un buen partido de la Juventus a sus fieles piemonteses. Paradoja de las paradojas, los obreros de la FIAT no han dejado de aumentar, una vez tras otra, su voto por los comunistas.

Hacia esta fecha comienzan las inversiones de Agnelli en el Sur, cuyo sempiterno subdesarrollo proporciona siempre un conveniente "ejército de reserva" escasamente conflictivo. Agnelli —que haría pasar sus inversiones en el "mezzogiorno" como una contribución al crecimiento de esta zona deprimida— intentaba salir así de la trampa construida por él mismo: Turín, bajo control, es el ideal; si este control va a parar a manos de los sindicatos politizados quizá se vea obligado a compartir el poder con los obreros.



Gianni y Umberto Agnelli: dos conceptos distintos de los negocios.

FIAT-SEAT

En cuanto a las nacionalizaciones, también, para Agnelli, han quedado superadas: "Yo creo —manifiesta— que la polémica entre industria privada y estatal aburre ya, y, desde luego, está superada por los hechos".

La ascensión de Umberto

En los últimos años, los rumores sobre la sustitución de Gianni por su hermano Umberto han sido insistentes. Hace pocos días, en la misma rueda de prensa que anunciaba la posibilidad de compra de SEAT, Gianni desmentía el rumor: "Mi hermano —dijo— abarcará todas las materias concernientes a la dirección operativa, y yo dirigiré la estrategia". Suena a defensa. ¿Qué está pasando en realidad en la familia?

Umberto es, para empezar, más de diez años más joven que su hermano. Está casado con Antonella Piaggio, hija del magnate genovés de este apellido, dueño, entre otras, de la marca Vespa. El joven Agnelli dirigió, desde el principio, con extraordinaria eficacia, el sector exterior de los negocios familiares, y con sólo treinta y seis años, en 1970, se convirtió en administrador general de la compañía. Es, al parecer, el miembro de la familia que tiene un concepto más "multinacional", por así decirlo, de los negocios. De algún modo, Giovanni sigue ligado al Piemonte y a Turín, a pesar de los descalabros sufridos a causa de la entrada de otras multinacionales y de sus periódicos enfrentamientos con los sindicatos. Umberto, por el contrario, siempre se ha sentido incómodo en el provinciano marco de su región natal y hay quien dice que le hubiera gustado responder a los sindicatos trasladando un porcentaje de la producción a lugares menos peligrosos —¿España, por ejemplo?—, tal como hacen las multinacionales americanas y centroeuropeas.

De Umberto a Gianni hay, según

parece, bastante más que lo que significa una década. Hay casi tanta distancia como entre la primera generación del "nonno" Agnelli y la tercera del atractivo Gianni. Umberto no cree que nada pertenezca al pasado, sino que hay que tener agallas patronales para enfrentarse a los obreros y ponerlos en su lugar. Entre los dos hermanos se ha abierto ya probablemente el abismo generacional.

En este punto de inflexión han entrado o van a entrar pronto las factorías de FIAT-SEAT en España. ¿Está Gianni o Umberto en el fondo de la operación? ■

Algunos datos del grupo Agnelli

- Más de 200.000 empleados.
- Cerca de dos millones de automóviles producidos anualmente.
- Su producción equivale al 3 por 100 del PNB de Italia.
- Realiza el 8 por 100 de las exportaciones totales del país.
- Alcanza el 20 por 100 de las exportaciones industriales de maquinaria.

● Participaciones importantes (en Italia), sin contar FIAT:

- 50 por 100 de Alitalia.
- 30 por 100 Grandi Motori di Trieste.
- 50 por 100 de Ferrari.
- La totalidad de Lanzia.
- 20 por 100 de la CGE Italiana (Compañía General Eléctrica).
- 4,5 por 100 de Olivetti.
- 50 por 100 de Cinzano.
- 33,3 por 100 de Borletti (máquinas de coser).
- Importante participación en La Rinascente (almacenes comerciales).
- 70 por 100 de la SAI (Società Assicuratrice Industriale). Primera de Italia en el campo del automóvil. ■



Giovanni Agnelli —en el sillón—, fundador del imperio FIAT y abuelo de sus actuales dirigentes.

Los
CoNteM
poRa
ñEoS

TODOS SOMOS RICARDO ZAMORA

LA muerte de Ricardo Zamora es un gol que le meten a uno en la portería mal guardada de sus recuerdos de infancia: cuando Zamora era un héroe, y andaba en romances y canciones, y los niños querían ser Zamora —mucho mejor que Ramón y Cajal—. Probablemente no es una casualidad que el futbolista español con más calidad de mito sea un portero. Esto es: un hombre a la defensiva, un resistente, un hombre-muro. Tal vez esté en la psicología nacional.

¿Somos un pueblo de resistentes? Somos Numancia y Sagunto. Un pueblo de castillos: grandes bloques de granito en lo alto de una colina. El pueblo del Papa Luna, encerrado y resistente en Peñíscola. De cuando en cuando, nos encerramos en algo y esperamos que pase lo horrible: en Covadonga o en Zaragoza. Si se hiciera un concurso de defensa de las invasiones, probablemente España se llevaría el primer premio. Pregúntenselo ustedes a los del "bunker", de qué les valió encerrarse. Ya están saliendo de él.

Horadando en esta pequeña hipótesis, llegaríamos a la consecuencia de que los partidos y los políticos españoles han sido magníficos resistentes, excelentes clandestinos. Han logrado sobrevivir. Cuarenta años después, emergen de todas partes ancianitos que se escondieron, ancianitos que disimularon, ancianitos que combatieron en la oscuridad. Salen de sus extraños agujeros los hombres-topo: tantos y tan raros que han merecido un excelente libro de Leguineche y Jesús Torbado. Han sobrevivido a aquel que quiso que no sobrevivieran: simplemente con eso, han ganado. Y aquel que quiso que no sobrevivieran es, quizá, el mejor ejemplo de esta biología de la tortuga que es la vida nacional: Franco resistió todo, soportó la República, soportó el triunfo de los aliados, las tormentas de la ONU y a sus propios ministros y cortesanos, que ya se ha ido viendo de qué cepa estaban hechos. Los cuales soportaban a Franco, esperando su momento. Franco aguantó hasta a la muerte, resistió días y días, bien entrado en la biología de la tortuga, con cuya cabeza tenía la suya alguna similitud, en los últimos años. Nadie puede dudar, hoy, de que Franco triunfó siempre en toda la línea: vivió y murió como un triunfador. Y ahora empieza a verse que lo de "atado y bien atado" no podía dar tanta risa como dio a algunos incautos.

Malo es que la izquierda esté metida en esta psicología de la supervivencia. No acaba de salir de ella. Se refugia en caparazones de pactos y consensos, quiere dejar resbalar por sus escamas, por su cuerpo coridceo y su aguante de correa todo lo que le vaya viniendo encima. Está más hecha para defenderse que para otra cosa.

Podría ocurrir que Ricardo Zamora, el increíble ciudadano que sabía convertirse en muralla cuando el enemigo ataca, sea un símbolo nacional. Todos estamos, ahora, guardando porterías, viendo venir balones aterradoros, que a lo mejor no existen. Debemos tener una psicosis: todos los demás son delanteros centros, nosotros somos Ricardo Zamora.

Mal asunto, mal asunto. ■

POZUELO