

Politeia

Tra Vico e Marchionne

di **Antonio Polito**

SEGUE DALLA PRIMA

Il filosofo e storico napoletano è stato infatti una delle menti più fulgide mai nate in Europa. Benedetto Croce diceva addirittura che la «storia ulteriore del pensiero» può essere tutta letta come un ricorso alle idee di Vico. Prendendolo a testimonial dello stabilimento, sicuramente Marchionne voleva dunque rendere omaggio a una qualità del Mezzogiorno spesso dimenticata: la potenza dei suoi intelletti.

Ma secondo me aveva in testa anche altro. Fu infatti l'autore della «Nuova Scienza» il grande cantore dell'«ingegno», lo strumento grazie al quale l'uomo è creatore della storia e della civiltà. Un investimento sulla ragione che avrebbe dato i suoi tul-

pefacenti risultati nei secoli a venire, e su cui il dottore in filosofia Marchionne, poi ingegnere ad honorem, aveva fondato tutta la sua scommessa: trasformare un'azienda del '900, invecchiata, indebitata e quasi mormente, in una impresa del terzo millennio, così intraprendente e fiduciosa di sé da andarsi a prendere la Chrysler nella capitale dell'auto mondiale, la Motown (Motor Town) Detroit.

C'è però un lascito di Marchionne al Mezzogiorno anche più importante del suo tributo a Vico. Prima della «rivoluzione» organizzativa da lui promossa, lo stabilimento di Pomigliano era infatti il simbolo vivente dell'inefficienza meridionale, la prova regalata a tutti i suoi nemici che il Sud non era fatto per l'industria moderna, che gli operai meridionali erano al massimo metal-mezzadri, gente senza voglia di produrre che timbrava il car-

tellino in fabbrica ma poi pensava solo a tornare presto a casa per coltivare la terra. E in effetti lo stabilimento, figlio degenero delle Partecipazioni statali, cioè dell'industria pubblica dell'Alfasud, solo per questo saliva agli onori delle cronache.

Era famoso — lo ha raccontato Sandro Trento sul *Foglio* — perché al venerdì il tasso di assenze per malattie si triplicava, e quando giocava la Nazionale anche peggio. Perché gli operai «non indossavano la tenuta da lavoro e i presidi contro l'infortunistica non erano utilizzati», perché il 90% di vetture che uscivano dalla linea di montaggio dovevano poi tornare in «finitzione», un reparto speciale dove si rilavoravano le auto difettose. Marchionne stesso ha raccontato — ed è vero — che in fabbrica giravano topi e cani randagi, i cui peli finivano spesso nella verniciatura delle carrozzerie.

Questo disastro industriale, che molti consigliarono a Marchionne di chiudere, è oggi un gioiello del manufacturing mondiale, un benchmark per molte fabbriche del gruppo. Il lavoro non è solo più efficiente e di

qualità, ma anche più sicuro e meno alienante. Non c'è più la catena, lavoro ripetitivo e stressante, ma il «work place integration», isole in cui gli operai ruotano nei vari compiti e i «team leader» sono chiamati a prendere decisioni, a guidare il processo, a risolvere problemi, sono motivati e responsabilizzati. Molti di loro vanno considerati «prima classe operaia», come la chiama Dario Di Vico: praticamente dei tecnici che dirigono l'automazione.

Pomigliano è stata ripetutamente premiata come medaglia d'oro degli stabilimenti automobilistici europei. Certo non vi è finito il conflitto sociale. Cinque operai sono stati licenziati per aver impiccato in effigie un pupazzo di Marchionne, perché il manager aveva sperimentato a Pomigliano il primo contratto di lavoro aziendale, uscendo dal contratto collettivo e facendosi approvare con un referendum tra i lavoratori che isolò e sconfisse la Fiom.

Però la rivoluzione di Pomigliano, e anche il successo della fabbrica di Melfi, così innovativa da candidarsi

oggi alla produzione dei motori ibridi del gruppo, ha cambiato qualcosa di fondamentale per il Mezzogiorno: ha dimostrato che l'insuccesso industriale non era colpa del nostro capitale umano, ma dell'inefficienza dei processi, della mancanza di organizzazione e di disciplina, dello scarso coinvolgimento dei lavoratori. Al punto che oggi si può dire che per molti aspetti l'industria sia invece la cosa migliore del Mezzogiorno (intorno alla Fiat è nato un polo «automotive» di qualità mondiale); e sia anche meglio della società meridionale, dove invece il capitale umano viene buttato via, costretto ad emigrare, e organizzazione e disciplina latitano, perché non sono chiari i diritti e i doveri che presiedono alla convivenza sociale.

Tre secoli dopo, ecco un'altra dimostrazione della lezione di Giambattista Vico: è l'ingegno che cambia la storia degli uomini. E poiché al Sud non ci manca, possiamo diventare i padroni del nostro destino. Sergio Marchionne lo sapeva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA