

ex libris

God's away on business

Tom Waits
«Blood money»

microbi

È BELLO AVERE PAURA! SÌ MA SOLO UN PO'

Manuela Trinci

Improvvisamente, catapultati giù da un calendario naturale, arrivano in casa ragni pelosi, maschere dalla brutta cera, scheletri, fantasmi, e altri mille mostri sbilenchi, con le code a forchetta, il mento barbuto, e il naso a polpetta! E loro, i bambini, che sino a pochi mesi prima piangevano alla sola vista di Mafefica, stanno lì a ridacchiare e controllare la paura dei grandi di fronte ai loro musei dell'orrore. Certo, qualche brivido di piacere la paura l'ha sempre provocato, nei maschi come nelle femmine; per esempio, volando giù dalle mini-montagne-russe, oppure nel castello della strega, fra ragnatele appiccicose e draghi infuocati. Ma verso i cinque anni è diverso, soprattutto per i ragazzini. Sussulti e palpitanti da paura li ricercano proprio, mentre, incollati sul divano, ascoltano storie di mummie ingiallite e spaventapasseri viventi. Semplicemente si potrebbe pensare che ogni mostro - alla stregua di lupi e

orchi nella primissima infanzia - personifichi le pulsioni aggressive, consentendone l'espressione all'esterno. Ma gli psicologi dell'infanzia propendono invece per l'ipotesi che tanta passione horror sia dovuta ai contenuti edipici di quest'età: il desiderio di un amore assoluto, esclusivo, per uno dei genitori e la conseguente gelosia, rivalità, paura del castigo. Gli adulti sgridano, danno punizioni e, forse forse, in un eccesso d'ira e con gli occhi infuocati e con i denti radi come la morte secca, potrebbero arrivare anche a tagliare il pisellino. E di fronte a tali terribili mostri persecutori, le frontiere della fantasia devono urgentemente ampliarsi e, rovesciando le circostanze reali nel loro esatto contrario, trasformare difensivamente - suggeriva Anna Freud - i mostri generatori di paura in mostri soggetti al potere dello stesso ragazzino abbattuto. «Non devi aver paura, fai finta di essere tu il fantasma», spiegava il



trionfante Beppe al fratellino, insegnandogli inconsapevolmente un altro modo per vincere la paura: identificarsi - da chi è minacciato - in chi minaccia. Attraverso questi meccanismi difensivi più o meno funzionali e primitivi, la paura è sfidata, ribaltata, resa eccitante sino a provare a se stessi fino a che punto si resiste impavidi, senza perdere il controllo delle emozioni. I rischi, per qualcuno, si riconducono a una paura che viene così esaltata da erotizzarsi pericolosamente, per altri, la continua ricerca di materiale horror, è leggibile come un modo atavico del bambino di contenersi da solo, di provare a se stesso i propri limiti psico-fisici. La soluzione non può essere certo la proposta made in Usa di sottoporre a censura la Strega di Biancaneve, piuttosto condividere i piccoli brividi e identificarsi, anziché con l'aggressore, con una gallina impaurita! (in *Che notte* di Lucia Scudieri, Ed. Fatatrac)

Firenze
città aperta
i giorni del
Social Forumdal 19 dicembre
con l'Unità
a € 4,50 in più

orizzonti

idee | libri | dibattito

Firenze
città aperta
i giorni del
Social Forumdal 19 dicembre
con l'Unità
a € 4,50 in più

Segue dalla prima

La società industriale fondava il proprio sistema su principi come il razionalismo, la standardizzazione dei prodotti e dei processi, la sincronizzazione dei tempi di lavoro e di vita, l'efficienza, l'accenramento piramidale dei poteri, l'economia di scala. La produzione avveniva principalmente nell'unità di luogo e di tempo della fabbrica industriale dove proprietari e proletari coesistevano e si scontravano. La forza lavoro era costituita prevalentemente da operai: 96% nelle fabbriche di Manchester ai tempi di Marx; 85% nelle fabbriche di Filadelfia ai tempi di Taylor.

Quando già la società industriale era trionfante in alcune zone (per esempio nel Michigan, nella Scozia o in Lombardia), altre zone non se ne erano neppure accorte (ad esempio la California, l'Occitania o la Puglia). E nelle stesse zone in cui l'industria si era rapidamente affermata, la cultura industriale stentava a prevalere e spesso la società continuava a seguire modelli ereditati dalla tradizione rurale, a causa del cultural gap ben studiato dagli antropologi.

Durante tutta la prima metà del Novecento, l'azione combinata del progresso tecnologico, dello sviluppo organizzativo, della globalizzazione, della scolarizzazione e dei mass media ha via via modificato la natura industriale del sistema produttivo e sociale. Così, quasi senza accorgercene, siamo scivolati in una società nuova, che per comodità chiamo «postindustriale», centrata sulla produzione di beni immateriali: servizi, informazioni, simboli, valori, estetica. Se, ancora quaranta anni fa, avessimo chiesto per strada, a un milanese, chi era la persona più potente della città, avrebbe risposto Pirelli o Falk, entrambi produttori di beni materiali. Se dieci anni fa avessimo ripetuto la stessa domanda allo stesso milanese, ci avrebbe risposto Berlusconi, Armani, Monsignor Martini o il giudice Borrelli: tutti produttori di beni immateriali.

Purtroppo, a causa del cultural gap, questa verità, immediatamente chiara per l'uomo della strada, è rimasta oscura e controversa per gli operatori economici e, peggio ancora, per gli intellettuali. Il risultato è che, se avessimo ripetuto la stessa domanda a un torinese, sia quaranta anni fa, sia dieci anni fa, sia l'altro ieri, ci saremmo sentiti rispondere sempre e solo: Agnelli, cioè la Fiat.

Oscar Wilde diceva che «la vita è ciò che succede mentre noi pensiamo ad altro». Mentre Torino, la Fiat e i sindacati metalmeccanici pensavano all'industria, il mondo intorno a loro diventava postindustriale. E la maggior parte dei sociologi industriali forniva il fondamento teorico e l'avallo scientifico a



Mentre lì si pensava all'industria, il mondo diventava postindustriale. Con nuovi prodotti: servizi, informazione estetica

Nel frattempo, cosa avveniva in altre aree del mondo già dominate dall'industria manifatturiera? Torniamo a Detroit. Con le sue tre grandi fabbriche - Ford, Chrysler e General Motors - questa città è rimasta per cinquant'anni il monumento dell'industria e dell'automobile, cioè del prodotto che, per antonomasia, è stato chiamato «la macchina». Quando, negli anni Venti, Henry Ford garantiva ai suoi operai il favoloso salario di cinque dollari al giorno, Detroit aveva due milioni di abitanti. Nell'immensa stazione Michigan Central arrivavano fiumi di immigrati e di uomini d'affari; negli alberghi lussuosi come lo Statler e il Fort Shelby scendevano clienti danarosi; la city pulsava di



Un operaio della Fiat seduto sull'autostrada

Luca Bruno/AP

business, orgogliosa dei suoi grattacieli brulicanti di colletti bianchi. Nella zona del Grand Circus Park ben cinquanta edifici erano dedicati agli spettacoli, con cinema e teatri che potevano accogliere contemporaneamente più di trentamila persone. Il Fox Theater era uno dei cinque maggiori centri di divertimento di tutti gli Stati Uniti. L'Hudson Building era il «grande magazzino» con la superficie di vendita più estesa del mondo, pari a due milioni di metri quadri. Cosa è oggi Detroit, la città che fu la più industriale del mondo? Ormai gli abitanti sono meno di un milione, il centro è deserto, il Michigan Theatre è adibito a parcheggio, l'Hudson Building ormai pericolante è stato fatto saltare con una carica di tritolo.

Si possono fare molti parallelismi tra le vicende di Detroit e quelle di Torino. Anche Torino è una «one company town». Per de-

cenni la Fiat ha mantenuto verso l'esterno una politica di isolamento imperialistico, ignorando gli altri soggetti attivi sul medesimo territorio. E ha mantenuto verso l'interno una politica di relazioni industriali basata sul controllo totale e sulla negazione di qualsiasi aggrancio dei salari alla produttività. La miopia manageriale dell'azienda ha spinto i tecnici migliori ad uscirne. La fuga dei cervelli dalla grande impresa incapace di valorizzarli ha comunque agevolato la nascita di piccole imprese specializzate in automazione: nel 1980 esse erano già 164 per un totale di quasi duemila lavoratori. Ma non sono state mai attivate reti vivaci tra grande e piccola impresa, così non sono stati mai incoraggiati rapporti fecondi tra industria e università. La grande impresa ha intrattenuto solo relazioni di dominio con i propri

stake holders, con la comunità circostante; i politici sono stati manipolati o ignorati. Poi cominciò il declino industriale. In Piemonte, durante gli anni Settanta, il settore delle fibre ridusse del 62% i propri addetti; la Olivetti li ridusse del 45%. Nei primi anni Ottanta la Fiat dimezzò la propria forza lavoro, sotto l'urto dell'automazione, della globalizzazione, della ristrutturazione. Neppure queste scosse bastarono alla Fiat e ai sindacati metalmeccanici per prendere finalmente atto dell'avvento postindustriale e cambiare strategia. Da parte loro, molti intellettuali, non solo torinesi, continuarono a condurre indagini secondo un paradigma industriale, ormai privo di interesse pratico e di vigore propositivo. Il rapporto tra la grande azienda e le piccole imprese sub-fornitrici restò essenzialmente improntato al monopolio e al monopsonio. La competizione continuò a prevalere sulla collaborazione.

Ciò nonostante, un certo numero di imprese riuscì a raggiungere dimensioni più consistenti, a sviluppare una propria ricerca, a conseguire brevetti. Nel 1985 la Fondazione Agnelli promosse l'Associazione Tecnocity per il progresso tecnologico dell'area Torino-Ivrea-Novara, che avrebbe dovuto raggruppare grandi imprese pubbliche e private, banche, associazioni di imprenditori. I modelli di riferimento erano chiari: la Bay Area di San Francisco e la Route 128 di Boston. Ma erano evidenti anche le discrepanze rispetto a quei modelli: soprattutto il fatto che

Succede oggi a Torino quello che mezzo secolo fa accadde a Detroit, città Ford Azionisti, manager, ma anche sindacato e intellettuali: ecco chi ha sbagliato puntando su un futuro che non c'era più

l'Associazione torinese escludesse proprio le piccole imprese innovative, le università, gli enti pubblici territoriali.

E gli effetti negativi non si sono fatti aspettare. Torino non è riuscita ad afferrare a volo neppure gli ultimi vagoni del treno postindustriale; la Fiat ha inghiottito aiuti statali diretti e indiretti per miliardi di euro; l'agonia industriale della regione è risultata egualmente inevitabile. L'esito finale è stato affidato alla progressiva chiusura o alla immediata vendita della Fiat.

Luciano Gallino, che da sempre ha negato l'avvento postindustriale, ha scritto su *Repubblica* del 9 ottobre scorso: «Qualora la Fiat Auto dovesse davvero essere costretta a chiudere, oppure diventasse un reparto di seconda importanza della General Motors, si potrebbe annunciare in via ufficiale che l'Italia è entrata a far parte dei paesi periferici dell'economia planetaria, la serie C del sistema mondo». Ma siamo proprio sicuri che le aree mondiali di serie A sono tali grazie alle fabbriche di automobili? Si pensi ai miracoli high tech realizzati in pochi anni nella Sunbelt di Palo Alto, dove il connubio tra università e imprese informatiche ha determinato il salto diretto dai frutteti rurali al silicio postindustriale. Potrebbe obiettarsi che qui la trasformazione è avvenuta ex-novo, mentre a Torino era ostacolata dalla preesistenza della grande industria. Allora, meglio si attaglia il paragone con Boston, facilitato da un bel libro di Paolo Perulli (*Società e innovazione,*

Il Mulino, 1989).

A Torino la Fiat ha ostacolato la progressiva trasformazione della one-company town piramidale in distretto reticolare. A Boston le grandi imprese hanno favorito il distacco di specialisti capaci di inventare sia nuovi prodotti che nuovi processi organizzativi con nuove piccole imprese high-tech, basate sulla scienza, molto flessibili e specializzate. A Boston, nella metà del Novecento, le grandi industrie tessili e calzaturiere entrarono in crisi. Fosse stato in Piemonte, avrebbero invocato aiuti governativi e rottamazioni. Ma il New England era «la più grande concentrazione mondiale di talenti nel campo scientifico, ingegneristico e della ricerca», come lo definì nel 1950 il preside del Mit che, insieme ad Harvard, guidava questa concentrazione.

Nel 1967 le nuove imprese high-tech localizzate lungo l'ormai famosa Route 128 (alla quale, più tardi, si aggiunsero la Route 495) sono già più di seicento. Nel 1982 gli addetti a queste aziende sono 320.000 e il solo settore elettronico occupa il 26% di tutti i lavoratori.

È nata una industria completamente nuova in cui le danze sono guidate dagli scienziati, i prodotti vengono rinnovati vorticosamente, i parchi industriali hanno sostituito i vecchi stabilimenti, la collaborazione tra industria, università e governo locale è intensa. Altro che restyling di facciata o altre trovate furbesche come quelle proposte da Berlusconi! Chiamare Ferrari una Fiat per attrarre compratori sarebbe come chiamare Everest il Gianicolo per attrarre scalatori.

Chi è protervo nel comandare, diventa sbracato nel servire. Così l'atto finale si è consumato ad Arcore, dove i vertici di quella che fu la Fiat si sono ridotti a postulanti in anticamera, mettendo stupidamente il pro-

prio collo sotto la mannaia che da tempo attendeva il momento giusto per la sua stupida vendetta. Se vi si aggiunge il parallelo declino fisico di quello che fu Gianni Agnelli, il quadro della débâcle è completo. Metafore del declino industriale più eloquenti di queste non le avrebbe sapute concepire neppure Molière.

Cosa avrebbero dovuto capire in tempo la Fiat e i sindacati metalmeccanici? Avrebbero dovuto accorgersi che lo scacchiere geo-economico e il mercato mondiale del lavoro postindustriale andavano differenziandosi in tre blocchi. Nel primo blocco si sono collocati i paesi - Stati Uniti, Giappone ma anche Svezia, Finlandia, Danimarca, Inghilterra, Germania, Francia e la stessa Italia - che producono soprattutto beni immateriali, idee e non hanno nessun interesse a tradurre quelle idee in beni materiali perché questo rende poco e inquina molto. Sono i paesi che consumano più energia, che fanno i maggiori investimenti in ricerca scientifica, che hanno la maggiore competitività globale, che assicurano i maggiori vantaggi all'imprenditorialità, che dimostrano la più alta creatività economica, che hanno lo sviluppo più veloce in Information and Communications Technology, che vantano il maggior numero di brevetti. Sono paesi con un PIL nazionale superiore ai mille miliardi di dollari e con un PIL pro capite intorno ai 30.000 dollari, dove i salari si aggirano intorno ai 20 dollari l'ora. Per quanto riguarda l'industria automobilistica, questi paesi tendono a trasferire le fabbriche all'estero o a farle marciare in casa con gli immigrati sottopagati, ma ne conservano gelosamente la gestione strategica e finanziaria, i laboratori di studio, ricerche e progettazione, le funzioni di design, immagine e comunicazione. Nel secondo blocco ci sono i paesi che stanno approdando a una fase industriale - Brasile, Corea del Sud, Romania, Singapore e molti altri - con un Pil pro-capite inferiore ai 10.000 dollari e con un costo del lavoro inferiore ai 10 dollari l'ora. Nella bella ricerca *Lettere da Singapore*, Giuseppe Bonazzi scrive: «Per capire la convenienza degli investimenti nei paesi che si affacciano oggi sul mercato del lavoro, bisogna tenere presente il costo lordo della manodopera: 24 dollari all'ora in Italia, 7 a Singapore e Hong Kong, 1 e mezzo in Malesia e Indonesia, uno in Cina. Meno di un dollaro in Vietnam, e meno ancora, probabilmente, in Laos, Cambogia, Birmania, Corea del Nord». È qui che si stanno ammassando le fabbriche di tutte le aziende multinazionali destinate a produrre beni materiali. Nell'ultimo blocco vi sono i paesi del Terzo Mondo, che non producono beni e che, per sopravvivere, sono costretti a scambiare braccia, materie prime, subordinazione

politica e basi militari in cambio di generi di prima necessità.

La Fiat e i sindacati metalmeccanici non hanno capito questo mutamento in atto. La sala presse del Lingotto, trasformata in un grande auditorium, resta l'unico, patetico conato illustre di trasformazione «postindustriale» da parte di un sistema ostile alla fantasia, all'estetica, persino all'intelligenza. Sono questi errori del passato prossimo che consentono oggi a Berlusconi di maramaldeggiare su un'azienda che è stata grande e che potrebbe tornare ad esserlo, purché su basi nuove. Ma di tutti gli errori, almeno uno resterà imperdonabile: quello degli economisti, dei sociologi, dei lavoratori che hanno insistito nell'accreditare la futura sopravvivenza e persino la centralità di un sistema industriale ormai tramontato per sempre.

Domenico De Masi