DOMENICA DEL CORRIERE

Anno 67 - N. 51 - L. 80 | Settimanale del CORRIERE DELLA SERA | 19 dicembre 1965

La Raffaello con Ribari a New York

La Raffaello è tornata sul mare col comandante Oscar Ribari. Sembrava che la lunga carriera dell'anziano marinaio triestino dovesse concludersi con l'incidente accaduto alla « ammiraglia bis » della flotta italiana nel novembre scorso. Ma il 6 dicembre la grande nave ha lasciato Genova carica di passeggeri, diretta a New York con lo stesso equipaggio e lo stesso comandante del viaggio precedente. (Servizio a pagina 8 - Disegno di Walter Molino)

Noi, Babbo Natale

E' tempo di festa: ecco la storia, le cifre, le curiosità e una guida completa per fare dei regali a lei, a lui e ai bambini. (Un serv. alle pagg. 29-36)

Perchè non rivelai il segreto del sommergibile "Orzel"

Indro Montanelli, ricordando un episodio accadutogli in Estonia poco dopo lo scoppio della seconda guerra mondiale, comincia una suggestiva serie dedicata alle storie che i grandi inviati speciali non hanno mai potuto raccontare ai loro lettori. (Servizio alle pagine 10-11)

I Robinson dell'industria italiana

Il progetto di un'auto da città presentato a un industriale e respinto prima ancora di vederlo mostra chiaramente le "strozzature" e i difetti della nostra organizzazione per la quale se uno ha un'idea deve necessariamente cominciare da zero. Perchè nessuno vorrà mai ascoltarlo.

Anche i lettori della « Domenica » hanno visto riprodotta e descritta nel numero del 5 dicembre la piccola automobile « Urbanina » che ha fatto la sua comparsa al salone di Torino suscitandovi una certa curiosità. Io non capisco niente di motori. Possiedo una macchina per portare a spasso il mio cane, ma non ho mai imparato a guidarla e devo sempre rivolgermi a qualche amico con patente perchè conduca a zonzo macchina, cane e me. Non oso quindi avanzare critiche né riserve a quanto dell'« Urbanina » ha detto in sede tecnica il collega Marco Matteucci, la cui competenza è fuori discussione. Solo, desidero rettificare un minuscolo dettaglio circa l'origine di questa vettura. Matteucci dice che è stata progettata da due piccoli imprenditori di Santa Croce sull'Arno in provincia di Pisa. Ma non è così. A progettarla è stata un semplice meccanico, Urbano Boncristiani. E a disegnarne il modello e a fornire i capitali per realizzarlo è stato un terriero del luogo, il marchese Piero Bargagli.

Lo dico con cognizione di causa perchè ho assistito alla nascita del prototipo. Piero Bargagli ha una stupenda villa a qualche centinaio di metri da quella in cui io sono nato e cresciuto sulle dolci colline che dividono il padule di Fucecchio da quello di Bientina. E io stavo proprio da lui (perché la sua casa è come se fosse la mia: ci vado anche senz'avvertirlo e a volte ci resto anche settimane o mesi), mentre il Boncristiani metteva a punto la sua invenzione in una piccola officina annessa alla fattoria.

Essendo a digiuno, come ho già detto, di nozioni meccaniche, non m'impanco a giudicare né l'originalità né la funzionalità di quel modello e rimando il lettore che voglia esserne informato alla presentazione di Matteucci. Quello che interessa a me come fatto di costume è la bizzarra genesi delle invenzioni all'italiana. Perchè solo in Italia un modello di automobile può realizzarsi fuori di una fabbrica di automobili, anzi in un luogo assolutamente antitetico ad essa qual è appunto una fattoria di campagna brulicante non di macchine ma di galline, e sonante non di colpi di maglio ma di muggiti di buoi.

In un certo senso, intendiamoci, era molto più bello veder nascere il prodotto lì, sotto le mani del maestro artigiano assistito da due garzoni apprendisti. Lavoravano senza orario. La mattina, quando mi alzavo sull'alba per infrascarmi nel bosco a gattonare qualche fagiano o colombaccio, li trovavo già lì con le loro tute imbrattate di morchia. E la sera quando mi coricavo vedevo dalla mia finestra la luce filtrare dalle persiane della improvvisata officina. Immerso (a ragione o a torto, non so) nel «raptus» della grande invenzione, il Boncristiani mi diceva che quelle ore strappate al sonno non erano per lui una grande sofferenza perché tanto a dormire non riusciva neanche se andava a letto. E questo credere del creatore nella sua creatura, questo immedesimarcisi e impegnarvi tutti i propri entusiasmi e speranze, era commovente.

Tuttavia era chiaro che il lavoro, in quelle condizioni, veniva a costare di tempo e di fatica cento volte più di quello che sarebbe costato in un attrezzato stabilimento. Per cui chiesi al mio amico perchè non lo avevano commissionato a qualche impresa, pur riservandosene la supervisione. E Bargagli mi rispose che ci s'erano provati, con un grande industriale, che però si era rifiutato. Ma badate bene: non è che si era rifiutato « dopo » aver visto il modello. Si era rifiutato « prima », dicendo che non ci credeva e che del resto di modelli gli bastavano quelli suoi, non voleva confondersi la testa con altri.

Ora, può anche darsi che l'industriale abbia avuto ragione e che l'« Urbanina » si riveli un affare irrealizzabile, o comunque poco proficuo. Ma noi preferiremmo che questa ragione l'avesse avuta — scusate il bisticcio — a ragion veduta, cioè dopo aver esaminato il modello, come certamente avrebbe fatto un suo collega tedesco o americano. Perché una delle « strozzature » che impediscono il razionale sviluppo del nostro sistema produttivo sta proprio in questi rifiuti che documentano la sfiducia nelle capacità altrui (col suo rovescio: l'eccessiva fiducia nelle capacità proprie), una certa pigrizia mentale e diffidenza verso le idee nuove, e la refrattarietà alla collaborazione.

Ecco perchè da noi ogni impresa nasce sempre da zero, e chi la tenta è costretto a farlo alla Robinson Crusoe, cioè inventandosi tutto daccapo. Non è che si possa andare da un'industria similare già affermata e contrattare con essa sulla base: « Io ti do un'idea nuova per un nuovo prodotto, e tu mi metti a disposizione i tuoi mezzi e la tua esperienza per realizzarlo ». Può darsi che qualche volta un simile accordo sia stato raggiunto; ma a me non risulta, e sarebbe da scriversi col carbon bianco. Eppure il progresso di un sistema produttivo è condizionato proprio da questa disponibilità delle imprese già affermate a ricettare le energie nuove, in modo che queste non partano da zero, ma dal punto a cui quelle erano già arrivate. Ecco dove il nostro sistema non funziona. Esso è rimasto (quanto a mentalità, si capisce, non quanto a tecnica, dove anzi siamo avanzatissimi) tipicamente feudale: una baronia qua, una baronia là, chiusa ognuna dentro il proprio castello, il cui ponte levatoio si abbassa solo per ricevere nuovi operai, nuovi tecnici, nuovi funzionari, insomma dei «dipendenti», non dei « collaboratori ». E così i Boncristiani, se hanno un'idea, devono contentarsi di realizzarla nella fattoria di una villa coi capitali di un terriero che di solito non ne ha molti, ma che può avere in compenso il piacere di aiutare un artigiano a trasformarsi in costruttore.

Infatti questo spettacolo è molto bello a vedersi, molto « nostrano ». E io mi ci sarei commosso ogni giorno, se il solito diavoletto annidato dentro di me non mi avesse avvertito che quel bravo Boncristiani, se avesse avuto successo, sarebbe subito diventato anche lui come tutti gli altri industriali: chiuso nel suo castello e ben deciso a escluderne i Boncristiani del futuro. I quali avrebbero dovuto anch'essi partire da zero, come sembra che sia destino di noi italiani. Non per una condanna del buon Dio, ma per quella « furberia » da « dritti » che noi scambiamo per intelligenza, e che è invece il documento della nostra imbecillità.

Indro Montanelli

La foto curiosa « Comfort »: ecco il titolo che il signor Ultimio Cristofori residente a Lodi in via S. Bassano 36, ha dato alla foto che pubblichiamo. Il « comfort » naturalmente è per i viaggiatori del treno.