

Eni è anche elettricità.



Bolletta senza sorprese?  
Scegli Eni, l'energia in famiglia.

www.enifamiglia.it



Le vignette di GdM

Testate estere

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO

INTERNI

Città &amp; Paesi

Landscape

Homepage

Interni

Esteri

Cronache italiane

Economia e Lavoro

Puglia

Basilicata

Annunci legali

- ▶ Aste fall. immob.
- ▶ Avvisi pubblici
- ▶ Bilanci
- ▶ Deposito atti
- ▶ Gare e appalti

Sanità

- ▶ Studi medici

Lavoro

- ▶ Master-Formaz.
- ▶ Ricerca personale

Rubriche

- ▶ Appuntamenti
- ▶ Cinema
- ▶ Musica e concerti
- ▶ Teatri e Danza

Gdmonline

- ▶ Redazione



Stampa questo articolo

## L'Editoriale - La lezione di Maranello per l'Italia della politica

di Giuseppe De Tomaso

Evviva. Miracolo italiano in Brasile. Grande Ferrari. Grande Italia. Neppure dieci giallisti del calibro di John Le Carré o Alfred Hitchcock avrebbero saputo scrivere una trama così avvincente, con un finale da infarto, e non solo per i dirigenti, gli ingegneri e i meccanici di Maranello. Ha trionfato l'Italia migliore, il marchio industriale più prestigioso del pianeta, l'unico conosciuto nelle favelas sudamericane e nelle distese australiane, in Vietnam o in Groenlandia.

Il più soddisfatto, lassù in paradiso, dev'essere il Drake, l'Ingegnere, il Commendatore, l'artefice della Leggenda Rossa: Enzo Ferrari (1898-1988). Il Drake era un genio dall'autostima sconfinata: per lui la «macchina» era sempre più importante del pilota.

Il merito della vittoria, secondo la filosofia del Mago, spettava sempre, principalmente, al mezzo, non al conducente. Successivamente il fenomeno Schumacher (una serie impressionante di titoli per Maranello) aveva, in un certo senso, sovvertirà la scala dei valori: prima l'uomo, poi la macchina. Ma lassù il Drake non cambiò mai idea.

Aveva torto la Buonanima? Diciamo la verità: Hamilton e Alonso erano e sono superiori a Raikkonen e Massa. Se hanno perso, è perché la Ferrari è superiore alla McLaren-Mercedes. Punto. E' superiore la nostra tecnologia, è superiore la nostra capacità di produrre miti e stili. Inglesi e tedeschi non ci stimano. Ci considerano ancora, anche se non sempre lo dicono, il Paese dei mandolini e della pizza e una nazione femmina. Certo. Sarà pure vero, come sosteneva il leonino Winston Churchill (1874-1965), che che italiani vanno alla guerra come vanno allo stadio e vanno allo stadio come vanno alla guerra. Ma se lo sport ha sostituito la vecchia arte militare, beh vuol dire che oggi gli italiani sono bravi guerrieri. Sanno vincere nel pallone grazie agli attributi di Materazzi e Gattuso, sanno prevalere sulle piste di Formula Uno grazie ad una tecnologia spaziale, quella tecnologia che unita al buongusto e alla creatività dei nostri stilisti fa della Ferrari l'unico essere inanimato che miliardi di uomini preferirebbero a simboli del sesso come Naomi Campbell o Monica Bellucci.

Provate poi ad immaginare dove sarebbe l'Italia se anziché rincorrere il modello elettorale tedesco, francese o spagnolo, decidesse di seguire il modello Ferrari. Un modello formato da meritocrazia ed efficienza, dedizione e passione. Un modello che antepone i risultati alle procedure. L'unico modello globale riuscito davvero, perché sa coniugare provincia e globalità. L'unico modello in grado di far accettare la globalizzazione anche ai Caruso e agli Agnoletto, ai più coriacei oppositori del capitalismo mondializzato.

La Ferrari è grande perché è capace di realizzare anche questi miracoli. Annulla le divisioni tra destra e sinistra, unisce Prodi e Berlusconi, inietta un flacone di orgoglio nazionale in tutti i nostri emigrati sparsi nel mondo. E' bello nascere nella terra della Ferrari.

La Ferrari è grande perché ha accettato la sfida della concorrenza planetaria assai prima di tutte le altre imprese nazionali (non solo motoristiche). Ha vissuto anni di declino. Ma la lezione del Fondatore non l'ha mai dimenticata. Non si molla mai. Ecco perché ha totalizzato record incredibili. Ecco perché non ha patito più di tanto la resa di Michael Schumacher al fattore età. Ecco perché le sue auto sportive da diporto sono all'avanguardia. Ecco perché, pur sfornando le fuoriserie più costose della Terra, non sono pochi i pluri-collezionisti di esemplari della Rossa (anche in Puglia): gente che, in garage, cura meglio della fidanzata due-tre-quattro-cinque magie dell'ingegno di Maranello.

Chi compra Ferrari, a Los Angeles o a Sidney, a Castellana Grotte o a Polignano, non acquista solo un motore che ruggisce come un re leone. Compra uno stile, un'idea dell'Italia, un'identità, un senso di appartenenza particolare. Compra il top del suo artigianato, quello che sa dare punti anche alle imprese industriali dai fatturati miliardari (in euro).

Se Leonardo da Vinci (1452-1519), ingegnere più che pittore, visse oggi, quasi certamente dispiegherebbe le sue idee geniali nei laboratori di Maranello, alla guida di una squadra di allievi che non gioca a farsi gli sgambetti (vedi la McLaren 2007). E quando una squadra o un'azienda fanno della «visione condivisa» la loro religione e ragione sociale, nessuno diventa insostituibile e nessun traguardo è impossibile. Complimenti, avvocato Montezemolo.

Quant'è lontana dall'Italia-modello-Ferrari l'Italia-modello-Montecitorio, che litiga da lustri sull'anno in più o in meno necessario per andare in pensione.

22/10/2007

