

Βρέθηκα στη Σλοβακία, στην πόλη Zilina, το τρίτο μεγαλύτερο αστικό κέντρο, όπως και το τρίτο σημαντικότερο βιομηχανικό πάρκο της χώρας. Επισκέφτηκα το νεότευκτο εργοστάσιο της KIA. Ιδού μερικές από τις εντυπώσεις.

Παρά ένα τεσσαράκοντα χρόνια έχουν περάσει από τον Οκτώβρη του '76, όταν βρέθηκα για πρώτη φορά σε εργοστάσιο κατασκευής αυτοκινήτων. Νάπολη, πρωτεύουσα της Καμπανίας, τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ιταλίας. Κι' ακόμα δεν είχε γεννηθεί ο Roberto Saviano, που ως σύγχρονος Προμηθέας ήρθε τον 21ο αιώνα να μας καταθέσει πράγματα που κανείς δεν τολμούσε να μιλήσει για την Νάπολη. Ακόμα και ο γηγενής Paolo Sorrentino, που μας χάρισε το αριστουργηματικό *Il Divo* με το ρεσιτάλ του Toni Servillo, ήταν μόλις έξι χρονών.



Ελάχιστα νεότερο ήταν το Pomigliano d'Arco, το εργοστάσιο του Νότου της Alfa που πέρα από το Arese θα κατασκεύαζε την Άλφα του Νότου, γνωστότερη ως Alfasud και θα έδινε οικονομική ζωντάνια στον τόπο. Το μοντέλο ήταν καλό αλλά το εγχείρημα παρουσίαζε

προβλήματα. Μέτρια μέταλλα, μειωμένη παραγωγή και ένας τόπος που «αποτελεί την ένσάρκωση του πεσιμισμού της μεσημβρινής Ιταλίας» όπως θα έγραφε και ο συγγραφέας της Σικελικότητας, Leonardo Sciascia.



Σαράντα, σχεδόν, χρόνια αργότερα και μετά από δεκάδες επισκέψεις σε εργοστάσια αυτοκινήτων περπατάμε στο εργοστάσιο της KIA στη Zilina της Σλοβακίας. Μια Κορεάτικη εταιρεία σε μια χώρα της πρώην ανατολικής Ευρώπης, η οποία τα τελευταία έντεκα χρόνια αποτελεί μέλος της Ε.Ε. ενώ, από το 2009 απολαμβάνει τα προνόμια του ενιαίου ευρωπαϊκού νομίσματος.

Ήδη βάλαμε τα πρώτα στοιχεία της παγκοσμιοποίησης. Δεν θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι είναι ψηλά σε δημοτικότητα ανάμεσα στον Ελληνικό πληθυσμό, καθώς ήταν η μοναδική χώρα της Ευρωζώνης, που απέρριψε με ψηφοφορία στο κοινοβούλιο της, ομόφωνα σχεδόν τον Αύγουστο του 2010, τη συμμετοχή της, στον μηχανισμό στήριξης της Ελλάδας. Εκεί φτάνεις όμως, αν έχεις ανάγκη μηχανισμούς στήριξης και αναμένεις το έλεος των άλλων.

Στο ίδιο περίπου ύψος, κυμάνθηκαν με στίγματα αναστεναγμών, μερικές αντιδράσεις μελών της Ελληνικής αποστολής, η οποία ειρήσθω εν παρόδω ήταν δωδεκαμελής και θύμισε παλιές, πλούσιες εποχές. Ακούστηκε λοιπόν το συνηθισμένο : *«Να μπορούσαμε να έχουμε και εμείς κάτι τέτοιο»* . Το όποιο «κάτι τέτοιο» βέβαια, είναι μια επένδυση της τάξης του 1,6 δισ. ευρώ, προσφέρει εργασία σε 3.800 εργαζόμενους, παράγει σχεδόν 1000 τεμάχια την ημέρα και μάλιστα από τρία διαφορετικά μοντέλα ταυτόχρονα(!), με τη λογική του ότι στη γραμμή παραγωγής βλέπεις μερικά see'd, ακολουθούν κάποια Sportage και μετά μερικά Venga.

Επίσης φιλοξενεί και 580 ρομποτικούς βραχίονες, που εργάζονται αγόγγυστα με ακρίβεια χιλιοστού του χιλιοστού και με ολοκληρωτική πιστότητα. Είναι μια αένη μονάδα παραγωγής όπου λειτουργούν ακατάπαυστα τρεις οκτάωρες βάρδιες, ένας μεγάλος μηχανισμός υποδοχής πρώτων υλών και εξαγωγής οχημάτων. Δεκάδες νταλίκες αναμένουν

την φρέσκια παραγωγή, καθώς το 60% στέλνεται έτσι και το 40% μέσω σιδηροδρομικού δικτύου.



Η σύγχρονη δομή της αυτοκινητοβιομηχανίας έχει ξεπεράσει από καιρό και κατά πολύ τις δυνατότητες της Ελληνικής πραγματικότητας. Το γιατί είναι μια μεγάλη, λίγο πολύ γνωστή κουβέντα που μπορεί να κυμανθεί ανάμεσα στην χωρίς(;) αιτία αποβιομηχάνιση του τόπου, το υψηλό κόστος παραγωγής, τις χαμηλού επιπέδου υποδομές και τις επίσης γνωστές διαφωνίες των αποκαλούμενων και «νεοφιλελέ» με τις τάξεις των κομματοθρεμμένων εργατοπατέρων. Κόλαφος δηλαδή. Καθώς δε, περνούν και τα χρόνια, χάνεται από το εργατικό θυμικό, αυτό που ορίζεται ως βιομηχανική συνείδηση, που δεν είναι καθόλου μικρό μέγεθος στη όποια προσπάθεια ανάπτυξης. Κάτι θετικό πρέπει να υπάρχει σε όλα αυτά. Αλλά αυτή είναι άλλη μια μεγάλη και ακόμα πιο δύσβατη κουβέντα.



Όπως και να έχει, στα τελειώματα του 20ου αιώνα η Κορεατική αυτοκινητοβιομηχανία δεν απείχε πολύ από την Ιαπωνική της δεκαετίας του '60. Σε αντίθεση με τις γιαπωνέζικες που είχαν ρίζες παραγωγής στον μεσοπόλεμο, οι Κορεάτικες ήταν μεταπολεμικές. Για αυτό και αυτή 30ετής καθυστέρηση της Ευρωπαϊκής αποδοχής. Όπως και τα γιαπωνέζικα οχήματα της δεκαετίας του '60 ήταν «γερά» αλλά όχι «καλά», «οικονομικά» αλλά όχι «ωραία» έτσι και τα Κορεάτικα έπρεπε να διαβούν τον Ρουβίκωνα του ευρωπαϊκού νεοπλουτισμού. Στις μέρες μας στέκονται χωρίς δισταγμούς δίπλα σε κάθε τετράτροχο και η εμπορική τους κίνηση δείχνει μια επιτυχημένη πορεία τόσο σε οικονομικούς όρους όσο και σε τεχνολογικούς.



Κατά την επίσκεψή μας στο μουσείο της Ζιλίνας, είδαμε πολλά έργα τέχνης, αλλά και κάποια άλλα αντικείμενα.