

Il Messaggero.it

Le persone e la fabbrica, ecco come cambia (davvero) il lavoro italiano

http://spettacoliecultura.ilmessaggero.it/libri/le_persone_la_fabbrica_ecco_cambia_davvero_lavoro_italiano-1578593.html#



di Diodato Pirone

Per la prima volta da anni oltre la metà della (modesta) crescita del Pil italiano nel 2015 è maturata lungo le linee di montaggio delle fabbriche d'auto poiché l'anno scorso sono stati fabbricati in Italia oltre 920.000 veicoli con una crescita del 46% rispetto all'anno precedente.

Una sorpresa per un Paese che, pur disponendo della seconda manifattura d'Europa, ha prestato pochissima attenzione alla notizia che negli Stati Uniti, l'economia più avanzata del mondo, l'industria è tornata a creare posti di lavoro in più (oltre 700.000 negli ultimi anni) dopo un ventennio di crollo verticale.

Se fossimo un Paese meno superficiale e meno provinciale dovremmo dedicare molta più attenzione alla fabbrica e all'evoluzione del nostro lavoro. Ed è questo un merito che va riconosciuto al libro "Le Persone e la fabbrica" (Guerini Next, 220 pagine, 23 euro) frutto di una ricerca durata due anni sugli operai Fiat Chrysler in Italia. La ricerca è nata della collaborazione fra la Fim Cisl e un gruppo di docenti dei Politecnici di Milano e Torino coordinati dal professor Luciano Pero che hanno lavorato gratuitamente. Del lavoro italiano e del modello produttivo Fiat **si parlerà lunedì 29 febbraio alle 15 al Cnel, in una tavola rotonda** alla quale parteciperà anche l'economista e neosottosegretario alla presidenza del Consiglio, Tommaso Nannicini, oltre a Marco Bentivogli segretario della Fim e Pietro de Biasi responsabile delle relazioni industriali di Fca.

L'occasione merita. Perché "Le persone e la fabbrica" colma un vuoto clamoroso: erano forse 30 anni che le Università italiane non facevano quella che un tempo si sarebbe chiamata "inchiesta operaia". Insomma, finalmente parlano gli operai "veri", in tuta, e non quelli perennemente incassati dei cortei sotto l'occhio delle telecamere. Operai che hanno compilato ben 5.000 questionari distribuiti in una trentina di fabbriche dell'universo Fiat (auto) e CNHI (camion e trattori) a partire da quelle famosissime (Pomigliano, Melfi, Mirafiori) per finire a quelle un po' Cenerentola, sconosciute all'opinione pubblica.

Dalle voci degli operai al lavoro emerge una realtà in grandissima trasformazione, in meglio per la riduzione della fatica ma con un aumento dello stress causato dalla maggiore richiesta

di collaborazione. Una storia complessa, dunque. Molto diversa dallo stucchevole storytelling sullo schiavismo che spesso dilaga in televisione. Si scopre che la grande fabbrica Fiat, quella che fa aumentare la ricchezza del Paese, non ha quasi più nulla a che fare con gli stereotipi dell'800: è pulita, razionale, poco rumorosa, con nuove gerarchie più appiattite rispetto al modello verticalmente gerarchico copiato dall'esercito in vigore fino a qualche anno fa. La famosissima "fabbrica caserma", insomma, è una bufala. Il che non vuol dire che sulle linee si scherzi.

Sono moltissimi - come dicevamo - gli operai che sostengono di fare meno fatica e di avvertire un maggiore stress. Perché? Perché nelle fabbriche Fiat si sta adottando una organizzazione produttiva che si chiama WCM (World Class Manufacturing) basata tra l'altro su una metrica del lavoro chiamata Ergo-UAS che applica sulla linea di montaggio un principio elementare: carichi minori ma più attenzione. Quelli che sanno parlare dicono che la Fiat oggi cerca "l'ingaggio cognitivo" del dipendente. Lo coinvolge, gli chiede proposte, gli dà la possibilità di ruotare nelle mansioni, lo ascolta o, meglio, prova ad ascoltarlo. In cambio i passi a vuoto dell'operaio per andare a prendersi i pezzi da montare vengono eliminati, le pause fra il montaggio di una macchina e l'altra sono ridotte ma è altrettanto vero che si opera poggiando i piedi su una sorta di raffinato parquet e spesso oltre a fare attività manuale si interloquisce con un computer.

L'intera organizzazione del lavoro è stata rivoluzionata da quando ogni postazione è composta da 7 operai di cui uno, il team leader, non lavora con le mani ma si adopera per far lavorare al meglio i suoi colleghi. Il team leader non è (o non dovrebbe essere) un capetto ma un coordinatore che entra in linea quando serve aiutare o sostituire un collega ma che soprattutto elimina ogni problema nel momento stesso in cui esso si presenta. Nel libro si dimostra quanto tutto questo processo sia affascinante ma difficile da realizzare perché richiede un enorme cambiamento culturale dei manager, dei quadri, dei sindacati, degli stessi operai. Operai che spesso hanno la terza media mentre a Melfi, con le ultime assunzioni, sono stati affiancati da una nuova generazione composta da diplomati.

La ricerca inoltre dice che il WCM è in stato molto avanzato in alcune fabbriche d'auto (Pomigliano, Melfi, Cassino, Grugliasco) meno in altre. E i risultati della sua percezione fra i dipendenti Fiat sono molto diversi. Se a Pomigliano l'80% dei lavoratori consiglierebbe ad un amico di lavorare in Fiat in altri stabilimenti il grado di consenso e di partecipazione e di soddisfazione è molto più basso.

Molto interessanti nel libro i racconti degli operai, le osservazioni di professori universitari fra i quali Mimmo Carrieri e Paolo Feltrin, gli interventi dei manager Fiat come il capo del manufacturing Luigi Galante. Che racconta una delle innovazioni più importanti del WCM: la progettazione delle linee di montaggio effettuata assieme da ingegneri e gruppi di operai in lunghi mesi di confronto nella fase di ideazione di una nuova fabbrica. Un esperimento avviato a Pomigliano con la Nuova Panda, consolidato a Melfi per la jeep Renegade e la Fiat 500X e poi diffuso in tutte le fabbriche globali del gruppo FCA.

Se ne esce con una domanda di fondo: ma perché se il lavoro italiano spesso non ha nulla da invidiare a quello dei tedeschi televisione e giornali lo raccontano così male?