

MELFI, ORGOGLIO NAZIONALE-INDUSTRIALE

Lo stabilimento lucano è pronto ad affiancare la Compass, anche plug-in, alla Renegade e alla 500X. Coronando una riqualificazione che ha trasformato i plant italiani di FCA in fabbriche modello

Pur non trattandosi di una favola, la storia della fabbrica di Melfi potrebbe cominciare con un "c'era una volta". C'era una volta lo stabilimento Fiat brutto, sporco e cattivo costruito un quarto di secolo fa. Che nel 2014, per produrre le Suv FCA, diventa "il più grande plant italiano progettato assieme da ingegneri e operai". E che adesso conferma la sua trasformazione da Cenerentola in principessa con l'avvio della nuova linea per la Compass e le ibride

plug-in. Proprio nella "fabbrica democratica", un'altra definizione dal recente libro di Marco Bentivogli e Diodato Pirone (vedere riquadro a lato), nel 2012 «una mentalità quasi calvinista ha dato vita alla catena di montaggio per la Renegade e la 500X», ricorda quest'ultimo, giornalista che non teme di definirsi "industrialista". «Un'operazione di vera onestà intellettuale tra categorie, come raramente accade in Italia. Qui l'industria ha fatto il suo mestiere. E non soltanto sul piano

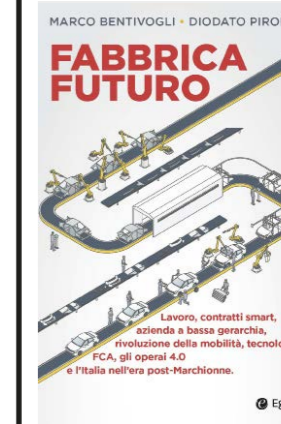
della produzione. Rispetto alla media nazionale, Melfi ha più laureati. E in fabbrica si registrano meno divorzi». Alla rivoluzione culturale voluta da Sergio Marchionne, Pirone si è però appassionato grazie a Pomigliano. «È nell'impianto napoletano che FCA ha cominciato ad adottare un sistema di misurazione che considera, con l'obiettivo di ridurli entrambi, sia i tempi di lavorazione sia lo sforzo dell'operaio. Un aspetto di cui nessuno parlava». E poco s'è parlato dei risultati ottenuti.



Nello stabilimento di Melfi (Potenza) sta per essere avviata la nuova linea dedicata alla Jeep Compass che, come la Renegade, sarà prodotta in un secondo momento anche in versione plug-in



IL BELLO DI FAR SQUADRA



«La Fiat, che per un secolo è stata modellata da un verticismo da esercito sabaudo, cambia il rapporto tra dipendente e impresa, diventando una struttura orizzontale e partecipata». All'interno della quale l'operaio, pur chiamato a pensare di più, fatica meno. «Raramente, per esempio, è obbligato a lavorare con le braccia alzate. Quand'è inevitabile, compensa con pause più lunghe», sottolinea Bentivogli, dal 2014 segretario generale della Federazione italiana metalmeccanici Cisl. Ed è valorizzato. «Sapete che a risolvere eventuali problemi negli stabilimenti del gruppo parte una squadra proprio da Pomigliano?», chiede Pirone. «Leggenda vuole che sia stata chiamata a Warren, negli Stati Uniti, dove si produce un pick-up che per dimensioni è almeno tre volte una Panda». La tesi di Bentivogli e Pirone

è semplice e poco mainstream: quand'è innovativa, l'industria non dev'essere osteggiata, come spesso succede in Italia.

VALORE AGGIUNTO

Nemmeno l'automazione va combattuta. «Melfi produce circa 400 mila vetture l'anno, come nel 1997. Allora con 6.300 dipendenti, ora con 7.600», ricorda Pirone. «I robot consentono di realizzare auto più complesse, con un valore aggiunto del quale bisogna far beneficiare anche i lavoratori. E questo spetta al sindacato», precisa Bentivogli, fautore di un contratto che preveda, oltre a quelle erga omnes, clausole che riconoscano le capacità del singolo. «Gli operai non sono tutti uguali. Se sai l'inglese, meriti di guadagnare di più. E con te tutti quelli che hanno le stesse competenze». Se Melfi e Pomigliano sono fiori

all'occhiello, Mirafiori rimane una rosa con molte spine. Nel salto di paradigma voluto da Marchionne lo stabilimento torinese ha sofferto parecchio. «Adesso si tenta di recuperare con l'elettrico. Rimane pure da vedere che cosa succederà dopo la fusione con PSA, che porta in dote Carlos Tavares, un ceo che bada all'interesse dell'azienda che nasce, non delle due che si fondono», chiosa Pirone. Gli stabilimenti europei delle due aziende saranno messi in concorrenza, con le conseguenti opportunità e rischi. Per non parlare del passaggio dall'endotermico all'elettrico, dove si perderanno posti di lavoro. «Se vogliamo contare qualcosa, lo Stato italiano deve accompagnare questo processo, non può voltare la testa dall'altra parte», puntualizza Bentivogli. Grandi speranze...

Manuela Piscini

Non è il solito saggio da leggere per dovere d'informazione. Marco Bentivogli, sindacalista fuori dagli schemi, e Diodato Pirone, giornalista-industrialista, conoscono talmente bene gli stabilimenti FCA da riuscire a raccontarne l'epocale trasformazione in modo non soltanto interessante, ma anche piacevole. E alla fine, quel passaggio dalla gestione verticistica di un tempo allo spirito di squadra di oggi riesce a suscitare persino qualche speranza sul futuro industriale di questo Paese.

Fabbrica futuro
Marco Bentivogli
e Diodato Pirone
cm 15x23 - pag. 248
brossura
Egea
€ 22