

La fabbrica che non spreca un minuto Così nasce l'operaio a ciclo continuo

Il taglio delle pause consentirà di produrre 25 auto in più al giorno. Si riducono al minimo i tempi morti, tutti i pezzi sono più vicini alla postazione, il lavoratore deve solo muovere il busto. A Pomigliano arriva la metrica del lavoro alla giapponese, con tanto di computer e tabelle cronometriche da far rispettare di
PAOLO GRISERI

NELLA giornata della tuta blu di Pomigliano saranno 25.200. Non uno di meno, non uno di più. 25.200 secondi per lavorare, per ripetere 350 volte la stessa operazione che dunque non può durare meno di 72 secondi. Perché così dice la metrica. Anche le fabbriche, come le orchestre, ce l'hanno. Sono le regole che danno il ritmo alla linea e che dunque stabiliscono l'intensità di lavoro dei singoli operai. Tutti devono, inevitabilmente, muoversi allo stesso ritmo. Una danza faticosa. Da un secolo le regole di quella danza sono al centro della contrattazione sindacale. Hanno nomi astrusi: Tmc1, Tmc2, Ergo-Uas. Il primo a imporle fu, nel 1911, un ingegnere della Pennsylvania, Frederick Taylor, che spezzettò il lavoro degli operai in decine di micro movimenti stabilendo per ciascuno un tempo massimo di svolgimento. Dalla nascita del taylorismo ad oggi lo schema è rimasto sostanzialmente lo stesso. Perché in nessun luogo come sulle linee di montaggio il tempo è denaro. Uno degli ostacoli nella trattativa sindacale su Pomigliano è stato, per molte settimane, la riduzione delle pause da 40 a 30 minuti giornalieri. Un'inezia? Per molti sì, non per le tute blu. Facciamo un esempio: sulla linea della futura Panda la differenza di 10 minuti equivale a 8,3 operazioni in più per turno, quante se ne fanno in 600 secondi. Che diventano 25 automobili in più nell'arco della giornata. In un anno quei piccoli dieci minuti sono diventati 6.650 automobili.

La metrica della linea cambia con il cambiare del prodotto ma anche con le modifiche all'organizzazione del lavoro. Un professore giapponese, Hajime Yamashina, ha adattato alla Fiat i dettami del World class manufacturing, il sistema di organizzazione del lavoro che riduce al minimo i tempi morti. Rino Mercurio, un manutentore di Mirafiori, spiega che "con il wcm tutti i pezzi sono più vicini alla postazione. Prima dovevi fare quattro passi per andare a prenderli, ora è sufficiente una torsione del busto". Passi in meno, secondi in più per lavorare sulla linea. Si chiama efficienza.

Gli uomini che organizzano la danza, da Taylor in poi, sanno che tutto si basa sul lavoro dei cronometristi. Per tradizione i "cronu", come li chiamavano gli operai torinesi di inizio Novecento, non sono mai stati molto amati. Sono in genere ex operai che si sistemano di fianco a chi lavora con l'orologio in mano e misurano il tempo necessario a svolgere un'operazione. Un tempo la regola non scritta diceva che quando arriva il cronometrista è meglio rallentare. Ma questo lo sapeva anche il cronometrista e dopo aver misurato, tagliava i tempi in una lotta infinita con i suoi ex compagni di lavoro: "Oggi nell'epoca dei computer dice Rino - i cronometristi li vedi poco. Lavorano più con le tabelle che con l'orologio".

La metrica di Pomigliano è già stata adottata a Mirafiori sulla linea della Mito. Si chiama Ergo-Uas e considera per la prima volta gli aspetti ergonomici, gli effetti dello sforzo fisico sui tempi di esecuzione: un'operazione più faticosa viene premiata con un maggior tempo di esecuzione. Si chiamano "fattori di maggiorazione": dall'1 per cento al 13 per cento a seconda della fatica richiesta: "Ma ormai - lamenta Ugo Bolognesi, operaio di linea - le operazioni sono quasi tutte all'1 per cento. Con il sistema precedente c'era una maggiorazione standard del 5 per cento e così, nel passaggio, ci abbiamo perso". Il sistema Ergo-Uas unito alla razionalizzazione dell'ambiente di lavoro introdotto con il wcm (quello che elimina i passi per andare a prendere i pezzi) è in grado, secondo la Fiat, di fare il miracolo: di produrre 280 mila auto all'anno con una sola linea. Quasi un'auto al minuto: "Un ritmo infernale" dicono i sindacalisti. A Melfi, dove si arriva a produrre oltre 300 mila Grande Punto all'anno, le linee sono due. Con una sola linea, tutto diventa più veloce e più vulnerabile: le richieste Fiat contro l'assenteismo e gli scioperi nascono, in sostanza, dall'esigenza di garantire quella velocità. Perché la danza delle tute blu non si interrompa.

(16 giugno 2010)