

# BATTER D'ALI A CODOGNO

Viaggio all'interno di una fabbrica della prima zona rossa italiana, nei giorni dell'epidemia del Covid-19. Lo stop, i timori, la voglia di ripartire dei dipendenti. E, soprattutto, la dimostrazione del cosiddetto "effetto farfalla": se si ferma un'azienda di componenti elettrici in Lombardia, rischia di paralizzarsi anche il mondo globale dell'auto

di Emilio Deleidi



## STOP AI MOVIMENTI

I controlli della Polizia agli accessi a Codogno nel momento in cui, essendo stata definita zona rossa, l'area della località lodigiana stava diventando off-limits, con divieto di entrata e uscita



**S**i dice che il batter d'ali di una farfalla in Brasile possa provocare un tornado in Texas. Ora, anche senza voler scomodare il matematico e meteorologo Edward Lorenz e la sua conferenza a cui si fa risalire l'origine di questa affermazione, e neppure evocare lo scrittore di fantascienza Ray Bradbury, al quale viene attribuita la paternità del cosiddetto "effetto farfalla", quanto è successo nei primi mesi di questo 2020 costituisce un'ennesima conferma dei fondamenti della teoria del caos.

Quella, cioè, che si occupa dei sistemi complessi caratterizzati da un comportamento estremamente sensibile alla minima variazione delle condizioni iniziali. Proprio quanto sta succedendo all'industria dell'auto. Un mondo la cui fragilità è stata dimostrata in pochi giorni da un organismo infinitamente più piccolo della farfalla: il coronavirus. Basta un esempio, per capire come.

## STORIA DI ANGELA

Codogno è una cittadina della Bassa Lodigiana, in verità più vicina a Piacenza che a Lodi, ma non distante neppure da Cremona, e circondata da comuni con nomi inusuali per chi non è di quelle parti, come Casalpusterleno e Pizzighettone.

Più o meno 15 mila abitanti, paesaggio piatto da classica Pianura Padana, campagne coltivate e allevamenti, perché fin dal Medio Evo lì si producono formaggi. Una cittadina come tante, insomma, dove non si vive male, grazie anche alla presenza di oltre →



Anche se gli uffici della MTA sono rimasti deserti, l'assistenza ai clienti non si è mai interrotta, grazie al telelavoro di 200 persone

3 mila aziende, dal fatturato complessivo di circa 2 miliardi e mezzo di euro, non esattamente bruscolini. Fra le quali c'è anche la MTA (Meccanotecnica Codognese), con sede in viale dell'Industria. Una società che opera nel settore dell'elettromeccanica: l'ha creata, nel 1954, Umberto Falchetti.

È una classica storia all'italiana: il fondatore inizia, con uno sparuto gruppo di collaboratori, a produrre fusibili e connessioni per teleruttori e, nel giro di un decennio, diventa uno dei principali fornitori di primo equipaggiamento delle case automobilistiche. Oggi, la MTA è un'azienda con due siti produttivi in Italia (oltre a Codogno, ce n'è un altro a Rolo, nei pressi di Reggio Emilia) e otto nel resto del mondo, dal Brasile alla Cina: più di 200 milioni di euro di fatturato, 1.550 dipendenti. Tra i quali c'è anche Angela Cassoni, 55 anni, codognese doc, che racconta: «Ho passato la vita in questa fabbrica, ci lavoro dal 1983. Eravamo un'ottantina di dipendenti, oggi siamo più di 600 solo qui». Fanno 37 anni sempre nella stessa azienda: ora è al reparto assemblaggio moduli, a coordinare altre 53 persone.

Ma tutto è cambiato, di colpo, il 21 febbraio. Giorno in cui arriva la notizia del ricovero all'ospedale di Codogno di un signore di 38 anni che mostra i sintomi del coronavirus, pur senza essere stato nelle lontane contrade di Wuhan. Forse ha cenato con un manager che dalla Cina è tornato da poco (ma che risulterà negativo al test), forse ha incontrato, nella sua vita quotidiana, altre persone colpite dal virus: fatto sta che il →

## QUELLE PARTI DI METALLO IN VIAGGIO PER IL MONDO

La sede di Codogno è l'hub della MTA, centro di un sistema che si dirama poi in quattro continenti. Vi sono concentrate, oltre agli uffici direzionali e alla ricerca e sviluppo, le attività di trinciatura dei metalli: dai nastri di rame, zinco e materiali più pregiati si ottengono parti più piccole (morsetti, terminali ecc.), da spedire agli stabilimenti esteri dell'azienda, dove avviene l'assemblaggio.



**NAVISTAR®**  
**SANTIAGO DE QUERÉTARO MESSICO**

La locale MTA fornisce due tipi di centraline per i mezzi pesanti dell'azienda dell'Illinois (Usa)

### UN SISTEMA INTEGRATO

LA MTA ha due sedi in Italia, una a Codogno (LO) e l'altra a Rolo (RE): quest'ultima si occupa di prodotti elettronici (strumentazioni, display, head-up), centraline per freni, controlli di trazione, fari. Da Codogno partono anche componenti elettrici completi destinati agli stabilimenti della FCA di Cassino (dove nascono le Alfa Giulia e Stelvio) e Melfi (dove viene prodotta la Jeep Renegade).



**ARUJÁ BRASILE**

Centraline elettromeccaniche MTA per i camion Delivery prodotti da VW con la MAN

### CODOGNO (LODI)

Sede principale della MTA, dove avvengono lavorazioni complete e parziali; le componenti metalliche sono spedite poi agli altri impianti del gruppo.



### BÁNÓVCE NAD BREBAOU SLOVACCHIA

Centraline per Dacia Duster diesel e protezione cablaggi BMW Serie 7



### KAMAZ NABEREZHNY CHELNY RUSSIA

Centraline fusibili e distribuzione potenza per camion gamma K5



### SHANGHAI CINA

MTA realizza componenti per produzioni locali di FCA e PSA e di veicoli elettrici di aziende cinesi

### Jeep

### MELFI (POTENZA)

Da Codogno arrivano centraline di protezione montate sulle batterie delle Renegade



### CASSINO (FROSINONE)

Moduli portarèle e nodi distribuzione potenza per Giulia-Stelvio



### PUNE INDIA

L'impianto locale della MTA produce sistemi per la distribuzione della potenza e centraline portafusibili per le Suv Mahindra



### KENITRA MAROCCO

Centraline per protezione ventola della gamma diesel della Renault e componenti per modelli PSA



#### VARCO DI ACCESSO

I controlli sulla temperatura corporea del personale vengono effettuati nella palazzina che precede l'ingresso allo stabilimento

→ contagio si sparge con una rapidità allarmante. E, il giorno dopo, scatta la zona rossa. Codogno e dintorni (una decina di comuni lodigiani) diventano off-limits, non si entra e non si esce: viene steso un cordone sanitario con 35 posti di blocco.

#### FERMI TUTTI, PER CARITÀ

All'interno dell'area è il deserto, scene da day after che avevamo visto soltanto nei film: nessuno può uscire di casa, se non per brevi corse al più vicino negozio di alimentari, nessuno può incontrare amici e parenti. Tutto è immobile, sospeso, anche il lavoro si blocca. Nei campi, negli allevamenti, nelle fabbriche. Anche alla MTA, naturalmente. Il

24 febbraio, come tutte le imprese della zona rossa, l'azienda si ferma. Arrivano le forze dell'ordine, da un momento all'altro tutti fuori: 600 persone, tra operai, tecnici, dirigenti e ricercatori, rispediti a casa, con l'imperativo di restarvi, quanto a lungo neppure è dato sapere. Anche Angela deve lasciare il suo

reparto. «È da quando è scattato l'allarme», racconta, «non sono più uscita di casa, neanche per andare a fare la spesa: per fortuna ho sempre una dispensa ben fornita...». Il problema è che se Angela non lavora, e con lei i suoi colleghi, dalla fabbrica non esce più nulla, né le centraline complete destinate agli impianti FCA di Cassino e Melfi, né i componenti metallici, frutto di lavorazioni di trinciatura, da spedire agli stabilimenti della stessa MTA sparsi per il mondo, che stampano le parti di plastica, assemblano i componenti e li forniscono (in milioni di pezzi) alle fabbriche locali dei grandi gruppi automobilistici. La catena mondiale dei fornitori, insomma, si arresta. E qualcosa bisogna pur fare.

Antonio Falchetti, direttore generale dell'azienda, si attiva subito, dialoga con prefettura, enti locali, ministeri, fino a ottenere, già lo stesso 24 febbraio, che qualcuno possa entrare nello stabilimento a prelevare almeno gli stock di componenti già

pronti per la spedizione da inviare alla FCA di Cassino e Melfi e alla Sevel di Atesa, provincia di Chieti, scongiurandone il fermo.

#### RITORNO ALLA VITA

Poi, pian piano, qualcosa inizia a muoversi e anche Angela può uscire di casa: «Ma l'ho fatto soltanto per tornare a lavorare», spiega, «perché, per me, voleva dire tornare alla normalità». Dal 2 marzo è tra i pochi che rientrano nello stabilimento, seguendo tutte le precauzioni del caso. «Ci misurano la temperatura corporea all'entrata e all'uscita dell'impianto, nella palazzina d'ingresso, che è staccata dalla fabbrica vera e propria, e ci danno la mascherina; all'interno dobbiamo stare ad almeno due metri di distanza l'uno dall'altro, usiamo i guanti, puliamo con il gel la postazione di lavoro. Cerchiamo di comportarci come se non fosse successo nulla,

#### DALL'HUB CENTRALE PARTONO SIA PRODOTTI FINITI SIA COMPONENTI NECESSARI AD ALTRE LAVORAZIONI

anche se in cuor nostro non è possibile, perché tutti conosciamo qualcuno che si è ammalato o se n'è andato e un po' di paura inevitabilmente è rimasta».

Certo, la ripresa è a ritmo ridotto, perché finché questa zona rimane rossa (dal 10 marzo, come ben sappiamo, lo è tutta Italia), le difficoltà riguardano anche i trasporti: si riescono a caricare di materiale cinque ca-

mion al giorno, contro i 20-25 abituali, evitando qualsiasi contatto tra il personale dell'azienda e gli addetti ai trasporti, muniti di debite autorizzazioni. Ma il blocco totale è scongiurato.

A metà marzo, alla MTA gli addetti presenti diventano già 200, circa il 75% del personale dei quattro reparti principali della fabbrica (stampaggio plastiche, trinceria metalli, assemblaggio e logistica). È stata data la priorità alla produzione, perché altri 200 dipendenti non hanno invece mai interrotto la loro attività (vendita, assistenza clienti, acquisti materie prime) grazie al telelavoro.

#### UNA PUNTA DI ORGOGLIO

Codogno, alla fine, ha resistito a questo imprevedibile tsunami e ne è uscita raffor-

#### L'ATTIVITÀ È RIPRESA, ANCHE SE A RITMO RIDOTTO, COSÌ DA EVITARE IL FERMO DI ALTRI STABILIMENTI

zata nell'orgoglio: «La gente ha capito che il nostro lavoro è importante», conclude Angela, «perché condiziona quello di persone che stanno in Slovacchia o in Paesi molto più lontani e la vita delle loro famiglie dipende anche da noi».

Ma a dipendere dalla MTA sono pure clienti come BMW, Daimler, FCA, Ferrari, PSA, Renault-Nissan, Volkswagen, per citarne qualcuno. A tutti servono i loro prodotti, elettrici o elettronici. E il batter d'ali di una "farfalla" in provincia di Lodi ha svelato in pieno il senso di una globalizzazione che è

a doppio senso di marcia. Importiamo parti fabbricate in Paesi con basso costo della manodopera per alimentare i nostri stabilimenti, rischiando il blocco se qualcosa va storto in un altro continente (vedere, al proposito, l'editoriale di Quattroruote di marzo). Al tempo stesso, esportiamo componenti altrettanto necessari al resto del mondo per completare le loro produzioni. Così, se a Codogno il virus maledetto stoppa il sistema, un operaio messicano, brasiliano o indiano rischia di restare senza lavoro, perché senza quel pezzo l'auto non può essere terminata e consegnata.

La campana suonata nel Lodigiano, comunque, non dovrebbe essere ignorata dalle case automobilistiche. Perché, come spiega Falchetti, «anche volendo, in caso di un'interruzione prolungata del flusso, un costruttore non può rivolgersi da un giorno

no all'altro ad altri fornitori per approvvigionarsi dei pezzi necessari a completare i propri veicoli: componenti come le centraline sono altamente customizzati, sviluppati in stretta collaborazione con i progettisti delle vetture e pensati per intere piattaforme di modelli. Possono servire anche un paio di anni prima di poter disporre di un'alternativa reale, se si tiene conto pure dei grandi volumi di produzione necessari». E, come spieghiamo nelle pagine successive di questo dossier, le auto sono fatte proprio di parti concepite così.



#### DALLA PLASTICA ALL'ELETTRONICA

Nello stabilimento di Codogno della MTA sono presenti sia le linee di produzione completa (sopra) sia i reparti di stampaggio delle plastiche (foto in basso). I dati fondamentali degli ultimi anni dell'azienda sono in crescita.

### 203

MILIONI DI EURO

Fatturato della MTA nel 2019: 153 milioni derivano da prodotti elettrici, il resto da quelli elettronici



### 1.550

DIPENDENTI TOTALI

Il dato è riferito al 2019 e risulta in aumento di 60 unità rispetto all'anno precedente



### 29

CLIENTI AUTO

A questi si aggiungono 15 aziende di trattori, 15 di camion e 10 di motocicli

