

MTA

Cronache dalla prima zona rossa



Emilio Deleidi | Pubblicato il 08/04/2020 | 0 commenti



1 / 28

Condividi

MTA - Cronache dalla prima zona rossa

Vivere e lavorare nella prima zona rossa d'Italia: è questa l'esperienza attraversata nelle ultime settimane dalla **MTA**, azienda elettromeccanica di Codogno (LO), la cui sede principale si trova proprio nel cuore di uno dei primi focolai di **coronavirus** del nostro Paese. Una realtà importante del settore della componentistica, con 600 dipendenti nella sede lombarda e 1.550 in tutto il mondo, con stabilimenti sparsi dal Brasile alla Cina, dal Messico all'India e al Marocco, senza trascurare l'Europa (Slovacchia) e un impianto in Emilia (a Rolo, RE), dedicato all'elettronica (display, strumentazioni). Per clienti, FCA, BMW, Renault, PSA, Mahindra, Navistar (camion americani), per citarne solo alcuni.



Il blocco. Proiettata nel mondo, la MTA ha però il suo cervello (il centro ricerche) e parti essenziali delle lavorazioni proprio a Codogno. Cioè dove, il 21 febbraio, scatta l'allarme per il primo ricovero italiano da coronavirus, forse importato dalla Cina, forse dalla Germania. Poco conta: passano tre giorni e anche dallo stabilimento e dagli uffici della MTA tutti sono costretti a uscire precipitosamente. Il problema è che se dalla fabbrica non partono i componenti (scatole dei fusibili, relè, centraline elettromeccaniche, protezioni cablaggi, ecc.), gli impianti dei costruttori si fermano: a rischio sono le produzioni della FCA a Cassino (Giulia e Stelvio) e Melfi (Jeep Renegade), ma anche quelle della Renault e della BMW in Slovacchia, della PSA in Marocco, di mezzi commerciali Volkswagen in Brasile, di camion Navistar negli States. È l'effetto sommato della globalizzazione e del just in time: catene di montaggio planetarie, con pezzi che viaggiano da una parte all'altra della Terra, e stock di componenti ridotti al minimo nelle fabbriche. Il fermo totale, a Codogno, per fortuna dura poco: tempo una settimana e i quattro reparti della MTA in cui vengono effettuate le lavorazioni principali si rimettono in moto al 75%, con i dipendenti che, naturalmente, osservano tutte le ferree regole di sicurezza imposte dalla gravità della situazione (controllo della temperatura corporea, distanze minime, mascherine, lavaggi).



Oggi e domani. Arriviamo, così, ai giorni nostri. Il 30 marzo la MTA chiude di nuovo, ma questa volta volontariamente: un'intera settimana viene dedicata alla sanificazione dello stabilimento, decisa dall'azienda per garantire la sicurezza dei lavoratori presenti in fabbrica (altri 200 non hanno mai interrotto la loro attività, grazie allo smart working che ha consentito di continuare ad assistere da remoto i clienti, garantendo le forniture). **Poi, l'attività è ripresa per continuare ad assicurare le spedizioni dei prodotti.** Gli ordini, infatti, non mancano, nonostante la chiusura delle fabbriche di automobili in molte parti del mondo. I principali destinatari, in questa fase, sono soprattutto i ricambisti, che devono garantire la disponibilità di pezzi alle officine di riparazione e assistenza sparse ovunque. Quanto alle sedi estere della MTA, quella cinese di Shanghai, prima a fermarsi, ma anche prima a ripartire, lavora ora a pieno ritmo, con ordini triplicati rispetto al passato; in India e Brasile gli impianti sono momentaneamente fermi. Ferve l'attività, invece, a Santiago de Querétaro, nella parte centrale del Messico: da lì partono infatti le centraline per la Navistar dell'Illinois (USA) e negli Stati Uniti i mezzi pesanti non si sono mai arrestati, anzi garantiscono più che mai la distribuzione delle merci anche in tempi di lockdown. Intanto, la MTA incassa i ringraziamenti della BMW e della CNH, colosso dei veicoli industriali e agricoli, per aver permesso, proseguendo l'attività, di non fermare le loro linee di produzione. E il prossimo futuro? È ancora presto per fare delle previsioni: molto dipenderà dall'andamento globale della pandemia e dalla ripresa delle attività nelle varie fabbriche automobilistiche in giro per il mondo. A Codogno si attende comunque fiduciosi, con l'orgoglio di aver dimostrato come una piccola e fino a poco tempo fa semiconosciuta località della pianura padana lombarda possa godere oggi di un ruolo fondamentale nel grande gioco planetario della globalizzazione industriale.