

## *Le lavorazioni nei reparti produttivi negli anni Settanta*

Nel 1974 avvenne il passaggio di consegne dell'Altissimo alla I.T.T., ma fu solo nel 1976 che si ebbe un assetto societario e finanziario stabile sia per quanto riguarda la gestione del personale sia per le scelte produttive e tecnologiche. Ciò avvenne attraverso l'immissione dell'azienda nel gruppo I.A.O. (Italian Automotive Operation) - Industrie Riunite S.p.A., società della I.T.T. italiana nata dalla fusione di aziende operanti nel settore della componentistica per auto, tra cui Way Assauto, Fispas, Ulma, Hellebore, Descam, Gallino Regina, Gallino Rivalta. L'entrata nella proprietà dell'Altissimo provocò subito una diversificazione delle commesse. Da una produzione prevalentemente italiana si passò in breve tempo ad un mercato internazionale, rivolto a Europa e Stati Uniti.

L'acquisizione di commesse dagli Stati Uniti comportò, come conseguenza immediata, una nuova organizzazione del lavoro. Dapprima fu alzato di due metri il capannone del reparto plastica, in modo da poter contenere le nuove presse, molto più grandi, ed alloggiare un carrozzone che serviva per il trasporto e l'allocazione degli stampi di grandi dimensioni. I corpi in zama (lega di alluminio), cioè i prodotti che si allocavano all'interno della vettura e dove si posizionavano le lampadine, vennero sostituiti da corpi in plastica e quindi vennero chiusi i reparti di Fonderia, Sbavatura, Pulitura e Cromatura (1979). Il corpo del fanale veniva stampato in plastica ABS, quindi furono introdotte nel reparto altre presse per questo scopo. Il nuovo ciclo di lavoro del corpo prevedeva lo stampaggio dello stesso, che veniva quindi messo in un cassone e trasportato nel reparto Verniciatura per i trattamenti ulteriori.



Fanale scomposto, anni Settanta

## Reparto plastica

Il reparto Plastica era destinato allo stampaggio dei vari fanali prodotti dall'azienda, realizzati in diverse colorazioni: trasparenti, gialli, rossi, o neri (se si trattava del corpo del fanale stesso). Nel reparto erano presenti circa 30 macchine, ad ognuna delle quali era addetto un operatore. All'inizio del turno di lavoro il materialista riempiva ogni singolo macchinario con del materiale grezzo (piccoli pezzi di plastica irregolari della dimensione di un grano di pepe), poi il materiale veniva fuso all'interno della pressa tramite resistenze elettriche. Il materiale fuso attraverso un ugello colava nello stampo e riempiva le impronte, si solidificava, e successivamente veniva estratto. Il materiale utilizzato variava a seconda della produzione richiesta: in particolare si utilizzava materiale prodotto dalle ditte Bayer, Enichem, Mazzucchelli, Monsanto ed altre. Il materiale era differente a seconda che si producessero corpi, prodotti in ABS o fanali trasparenti, prodotti in metacrilato.

Ogni stampo si componeva di due impronte di fanali, quello di sinistra e quello di destra, uniti da materiale plastico. Compito dell'addetto era quello di prelevare dallo stampo (quando la pressa aveva terminato il ciclo) la "stampata" e di separare il fanale sinistro da quello destro mediante una sega circolare incorporata sul banco di lavoro adiacente alla pressa. Il ciclo di lavoro durava circa 30 minuti. Ad ogni ciclo di lavorazione, una delle due matrici dello stampo (quella su cui non era installato il meccanismo di estrazione del pezzo), doveva essere spruzzata dall'addetto con una sostanza lubrificante per evitare che la stampata si attaccasse allo stampo.

Al mattino, quando iniziava il turno, nonché ogni qual volta si cambiava l'articolo da stampare, la plastica raffreddata durante le ore di arresto dell'impianto doveva essere nuovamente riscaldata e spurgata dalla macchina, per evitare che avvenissero stampaggi "degradati", ovvero fatti con plastica bruciata. Tale operazione avveniva facendo fuoriuscire la plastica dall'ugello di iniezione che, una volta colata sul piano macchina, si solidificava e ne consentiva la rimozione agli addetti. Questa operazione veniva effettuata dagli operatori e dai capituono che erano esperti nelle tecnologie di stampaggio. Essa richiedeva del tempo prima che tutte le presse fossero messe in condizione di produrre senza scarti; nondimeno l'avvio produzione ritardava di 20-30 minuti dall'orario di inizio turno. Una delle prime proposte fatte dal consiglio di fabbrica eletto nel 1978 fu quello di un cambio turno a macchina avviata, in modo che l'addetto che aveva finito il turno non andasse via se non aveva il cambio dell'addetto del turno successivo. Così facendo si eliminavano in massima parte i fermi macchina e si rendeva più efficiente il reparto.

## Reparto verniciatura

I corpi dei fanali stampati venivano trasportati dal reparto Plastica al reparto Verniciatura dentro contenitori, scatoloni o cestoni. Veniva verniciata la parte interna del corpo fanale, denominata “parabola”, con vernice di fondo grigia. La vernice di colore grigio arrivava in reparto verniciatura in pannelli di pasta, e due tipi di solventi: uno utile ad aggredire la plastica atta a far aderire la vernice alla parete interna del corpo, l’altro utilizzato per indurire la vernice. La soluzione di vernice era preparata dai lavoratori, che mettevano in un contenitore la pasta e i solventi, con modalità e quantità in funzione dell’articolo da verniciare. Per sciogliere la pasta nei solventi usavano un contenitore e mescolavano i prodotti con un mestolo di legno fino a rendere il tutto uniforme. La vernice così prodotta doveva nebulizzarsi passando attraverso la pistola di verniciatura.

La pistola di verniciatura chiamata “*a bicchiere*” è stata utilizzata fino alla produzione della Fiat 500 (1972), dopodiché venne utilizzata solo per i ritocchi. Il bicchiere veniva riempito ogni 15 minuti circa con un mestolo, prelevando la vernice dal contenitore preparato ad inizio turno. Dopo il 1972 la pistola di verniciatura fu meccanizzata: non era più necessario aggiungere la vernice, che veniva pescata automaticamente da un contenitore di vernice già preparata. La quantità di vernice che si preparava era funzionale alla produzione di un paio di turni. Le operazioni di verniciatura erano tutte manuali e si svolgevano nel seguente modo: si prendeva il corpo del fanale (nel cestone arrivato dallo stampaggio) con la mano sinistra, con la mano destra si prendeva la mascherina di protezione; si appoggiava la mascherina sul corpo del fanale per proteggere tutte le parti che non dovevano essere toccate dalla vernice; sempre con la destra si prendeva la pistola appesa ad una catenella ad altezza operatore dentro la cabina di verniciatura di fronte al velo d’acqua, e si verniciava il corpo del fanale; si riagganciava la pistola alla catenella; sempre con la destra si toglieva la mascherina di protezione posata sul corpo del fanale verniciato, mentre con la mano sinistra si agganciava il corpo fanale al “cestello” per la fase di asciugatura; con la mano sinistra si riprendeva un fanale dal contenitore o cestone, e così via fino a fine turno. Tutta l’operazione durava mediamente 10-15 secondi a seconda dell’articolo da verniciare. Vi erano anche delle vernici colorate (rosso e giallo) utilizzate per i trasparenti del fanale che arrivavano sempre dallo stampaggio plastica, ed erano di materiale plastico metacrilico (comunemente chiamato vetro perché trasparente). La procedura di verniciatura consisteva nell’applicazione dapprima della vernice di base di colore trasparente, che serviva ad ancorare bene la vernice sulla plastica, poi, dopo l’asciugatura, si passava la vernice colorata. La vernice arrivava già pronta, in fusti da case specializzate, perché doveva rispondere ai capitolati forniti dalle case automobilistiche. Tra fine anni Settanta e inizio anni Ottanta questo processo è stato eliminato perché, con l’introduzione di nuove tecnologie di stampaggio nel reparto Plastica, consistenti nello stampaggio contemporaneo in un unico stampo di due o tre colori, si eliminò di fatto la fase di colorazione del fanale. Introdotta questa innovazione tecnologica, venivano verniciati solo gli avvii produzione e i recuperi, consistenti in difetti di stampaggio per la filtrazione di materiale bianco sul rosso o sul giallo. Queste operazioni si chiamavano “ritocchi”; poteva succedere di dover correggere la tonalità di vernice perché copiasse la tonalità del “vetro” color rosso (stop) o arancione (direzione), arrivato dallo stampaggio. Gli addetti a questa attività erano all’inizio degli anni Ottanta circa 20, impiegati sui due turni.

## **Reparto metallizzazione**

Vi era un reparto a fianco della verniciatura chiamato Metallizzazione. In sostanza, pur essendo conosciuta come una “verniciatura”, il procedimento era per “ *fusione, polverizzazione e nebulizzazione*” di barrette di alluminio che si depositavano all’interno di una attrezzatura chiamata Galileo (dal nome della casa costruttrice). Tale strumento era una specie di campana che si apriva a metà, all’interno al centro aveva una barra di ferro di circa un metro di altezza per due centimetri di diametro. La barra aveva circa cinquanta gancetti che dovevano tenere le barrette di alluminio, le quali non erano altro che un filo di alluminio con un diametro di un millimetro circa e una altezza di venti millimetri circa, ed erano a forma di spirale. La base della Galileo era girevole e aveva otto fori dove si alloggiavano i “piantoni”, strumenti costruiti dall’attrezzatura dello stabilimento a seconda della geometria del corpo. Ai piantoni venivano appesi appunto i corpi, mediante sei, dopo che era stata “mascherata” la parte che non doveva subire il trattamento. Terminata la fase di caricamento si chiudeva la “campana” che lavora sottovuoto e attraverso delle scariche ioniche polverizzava l’alluminio che si depositava sulla parte esposta. La parte esposta, chiamata “parabola”, acquisiva così un velo di lucentezza color argento che serviva a riflettere la luce della lampadina colà alloggiata. Tutto il processo mediamente durava dai 15 ai 20 minuti. Gli addetti a questa attività erano all’inizio degli anni ’80 circa 16 lavoratori che lavoravano sui due turni.

## **Reparto pulitura**

Nella stessa area dei due reparti di verniciatura e metallizzazione, separata da un muro ma collegata a detti reparti da due aperture per il passaggio carrelli, c'era un gruppo di spazzole rotanti (n°3) per la pulizia dei prodotti finiti provenienti dai cicli di verniciatura e metallizzazione che presentavano macchie di vernice sulle parti visive, e/o per il recupero dei fanali con difetti visivi (giunzione di materiale, righe, fumi di fusione, porosità, difetti prodotti nelle fasi di stampaggio).

Il numero dei pulitori (tutti uomini 2-4 su due turni) variava in funzione delle difettosità visive di produzione (stampaggio) o di verniciatura o metallizzazione. Le spazzole dovevano essere irrorate continuamente e/o periodicamente da una pasta lucidante, che veniva fornita in “pani”, e applicata dagli addetti (senza alcuna protezione all'apparato respiratorio). Il lavoro di “erosione e asportazione” del difetto e “pulizia” del fanale era svolto dalla pasta che appunto toglieva il difetto visivo.

L'occupazione in questo reparto, anche a causa della semplificazione del processo produttivo, passò da 817 lavoratori nel 1973 a 680 nel 1979.

L'inizio degli anni Ottanta coincise con la crisi dell'intero settore automobilistico, con ripercussioni dirette sulla componentistica prodotta dall'Altissimo. In questo periodo, il consiglio di fabbrica fu impegnato a formulare una serie di proposte che, attraverso il recupero della produttività, della professionalità degli addetti, la gestione della cassa integrazione guadagni, dell'orario di lavoro e del decentramento produttivo, tentarono di ridurre l'impatto della crisi e quindi l'espulsione di manodopera.

All'inizio della crisi del 1980 l'organico era composto da 595 addetti; alla fine della crisi nel 1985 risultavano 487 addetti.

Antonio Sorella

Torino, marzo 2020