

Consiglio di fabbrica F.L.M.

Mirafiori Meccanica

La mappa del 1982

Cesare Cosi

- *Le proposte* pag. 1 - 6
- *Criteri di realizzazione* pag. 6 - 12
- *Brevi cenni storici* pag. 12 - 16
- *Lo stabilimento* pag. 16 - 27

PIANO DI MAPPIZZAZIONE E INDAGINE SUI PROCESSI DI RISTRUTTURAZIONE ALLA MECCANICA MIRAFIORI

Come molti sistemi informativi anche il nostro è finalizzato all'ampliamento delle conoscenze delle cose (macchine, cicli di lavorazione, o.d.l., ecc.), degli uomini (operai, impiegati, tecnici, gestori) e dei modelli operativi degli stessi per facilitare la definizione di piani di lavoro finalizzati ad ottenere cambiamenti in positivo.

L'idea del piano o meglio l'esigenza di realizzarlo in una realtà per proporlo al giudizio di più Consigli e sorta all'officina 76 - 77. Nell'anno 1989/81, a fronte del terremoto provocato dai fatti dell'ottobre '80, il consiglio d'officina decideva di realizzare un insieme di analisi scritte che certificassero le variazioni su:

- Organico
- Volumi produttivi
- Mutamenti nell'o.d.l.
- Assenteismo

ed i conseguenti mutamenti sui modelli di contrattazione che le conseguenze dell'ottobre avevano provocato (vedere Relazione del Consiglio del 28/2/1982)..

I principali motivi che avevano guidato quello sforzo collettivo erano quelli di avere più dati possibili per prendere maggiormente coscienza e, tentando di organizzarci su basi nuove, stabilire obiettivi credibili a breve e medio periodo per rispondere all'attacco padronale.

Una volta terminato il lavoro, largamente usato per le nostre esigenze interne, il giudizio dei pochi che l'avevano esaminato era stato, positivo per quanto riguardava i contenuti, critico sul modello perché difficilmente generalizzabile dato che gli strumenti (dati e certificazioni varie di origine contrattuale di officina) non erano patrimonio comune dei vari C.d.F.

Come C.d. Off., esaminate le critiche costruttive, ci siamo resi conto che il lavoro, per chi non operava in officina, aveva dei buchi sia nell'analisi che soprattutto nella non sufficiente esplicitazione delle finalità.

Tentando di non commettere nuovamente l'errore abbiamo deciso, come gruppo di coordinamento, di trasformare la solita prefazione in due parti una dedicata alle finalità, l'altra al come il piano è stato realizzato.

Come si vedrà il lavoro è articolato su filoni che riteniamo prioritari e che sono recuperabili in ogni realtà dove esista un C.d.F.

La scelta di massima dei filoni è stata decisa all'interno della Commissione Ristrutturazione costituita in 5° Lega che si è data come obiettivo massimo e ambizioso il recupero del ciclo dell'auto dalla progettazione alla commercializzazione.

All'interno di questa grande falsariga la Meccanica Mirafiori in data 7-12-1981, recuperando positività e limiti dell'esperienza della 76 ~ 77, ha proposto alla Commissione ed alla Lega il seguente piano; realizzazione di:

- Planimetrie delle officine, reparti, squadre –
- mappe delle lavorazioni e organico impiegato
- mappe delle innovazioni tecnologiche e dei radicali processi di ristrutturazione.

- mappe ambientali
- mappe degli uomini
- mappe del Sindacato
- mappe delle realtà impiegate

La proposta era contenuta in un documento che oltre al piano conteneva già schemi, criteri di lavoro, tabelle, ecc. (vedere piano di mappizzazione del 7-12-1981)

La Lega e la Commissione hanno assunto come modello comune la parte delle mappe degli uomini e del Sindacato e ne hanno prodotto stampati che sono stati distribuiti.

Come Meccanica abbiamo deciso che il piano che avevamo proposto dovevamo tentare di realizzarlo interamente perché eravamo, e siamo convinti, che sarebbe stato uno strumento utile per seguire il divenire della realtà di stabilimento, per la contrattazione e la formazione, per individuare nuovi obiettivi e definire piani e scadenze per affrontarli.

Altro motivo che ci ha spinto a lavorare in questo modo era l'avversione, manifestata da tutti, al "lavoro per campagne". Ciclicamente venivano richieste indagini, mappe grezze e non, ricerche su cottimo, qualifiche, ambiente, ecc. che una volta utilizzate venivano perse o cestinate nel disinteresse più completo e colpevole di chi detti lavori aveva richiesto.

Dopo poco tempo, a volte dagli stessi organismi, per le esigenze più disparate, veniva chiesto nuovamente ai compagni di rifare il lavoro già prodotto con proteste, incazzature, a volte rifiuti largamente motivati,

Memori di queste esperienze abbiamo deciso che il nostro modello possedesse tre requisiti fondamentali:

1° Linguaggio comune.

2° Possibilità di essere continuamente arricchito partendo dall'esistente che rimaneva.

3° Formato maneggevole e archiviabile che potesse essere razionale strumento di lavoro.

Le finalità, intuibili in fase di progetto, oggi che il lavoro è terminato riteniamo siano chiare e manifeste a tutti. La fabbrica letta attraverso i risultati ottenuti dal - piano di mappizzazione - è una novità per moltissimi di noi. Sensazioni sono state confermate, altre chiaramente smentite, dati contraddittori sono in attesa di attenta analisi ma una cosa è chiara a tutti noi, il lavoro svolto è utile, le cose che ogni delegato sapeva o credeva di sapere oggi sono possibile patrimonio del Consiglio, le analisi che ognuno vorrà fare potranno partire dal dato della concretezza.

Sicuramente questo lavoro non è di per se la soluzione dei problemi che abbiamo come lavoratori e come Consiglio, è unicamente uno strumento di lavoro. Da questo strumento, continuamente aggiornato e arricchito, possono, o meglio dovranno, partire le future vertenze.

E' anche palese che i dati e le informazioni raccolte non sono esaustivo di tutti gli interrogativi, interessi e campi di indagine che esistono; sono però le priorità che noi come lavoratori e delegati abbiamo scelto, tenendo anche conto delle difficoltà di realizzazione.

Attraverso le mappe oggi sappiamo con sufficiente esattezza **l'organico**, quante e dove sono **le donne, le classi di età, l'anzianità** sia in termini reali che come dato medio, **quanti idonei e inidonei – invalidi** sono presenti.

Pensiamo a quante discussioni avremmo evitato e con quanta più pertinenza e rapidità avremmo potuto agire se questa fotografia l'avessimo avuta immediatamente durante la vertenza dell'ottobre 1980.

DATI ORGANICO (ISCRITTI) PER OFFICINA. Operai + Operatori + A.I.S. (Dati FIAT) 2/1980 - 3/1982

TITOLI	Febbraio 1980	Marzo 1982	Diff.	%	T. Mas.	T. Fem.	Tot.	%
<u>Off. 72</u>	1717	1328	- 389	- 22,6	238	28	266	20,03
<u>Off. 73</u>	1112	774	- 338	- 30,3	85	41	126	16,27
<u>Off. 74</u>	1391	969	- 422	- 30,3	137	44	181	18,67
<u>Off. 76</u>	2781	1755	- 1026	- 36,8	256	121	377	21,48
<u>Off. 77</u>	509	337	- 127	- 24,9	49	==	49	14,54
<u>Off. 78</u>	233	160	- 73	- 31,3	31	3	34	21,25
<u>Off. 81</u>	1009	692	- 371	- 36,7	108	12	120	17,34
<u>Off. 82</u>	1151	732	- 419	- 36,4	102	21	123	16,80
<u>Off. 83</u>	1550	961	- 589	- 38	187	61	248	25,80
<u>Off. 92-93</u>	1317	1024	- 293	- 22,2	224	1	225	21,97
<u>Off. 94</u>	168	138	- 30	- 17,8	15	3	18	13,04
<u>Off. 96</u>	501	390	- 111	- 22,1	44	3	47	12,05
<u>Off. 98</u>	342	174	- 168	- 49,1	35	3	38	21,83
<u>Off. 99</u>	274	180	- 94	- 34,3	38	2	40	22,22
<u>TOTALI</u>	14.055	9.614	- 4.441	- 31,6	1549	343	1892	19,67
<u>Impiegati</u>	1.318							

Il dato del tesseramento maschi - femmine è ricavato dal tabulato FIAT degli iscritti.

I dati ambientali, anche se grezzi, sono completi su tutto lo stabilimento. Attraverso un ulteriore approfondimento si possono individuare le nuove aree prioritarie di rischio che già oggi fanno riferimento alla squadra di lavorazione.

Sicuramente nello sviluppo della Riforma Sanitaria, nella definizione dei Registri dei dati ambientali e biostatistici, nei rapporti con le USL, ecc. questi dati, abbinati al nostro modello di contrattazione dei problemi ambientali (vedere documento del Consiglio del 19/1/1981) ed alle logiche integrazioni che ne derivano, saranno utilissimi.

Dove abitano i lavoratori può sembrare un preziosismo, pensiamo però alle discussioni che abbiamo affrontato durante la vertenza sulla 1/2 ora e proiettiamo il tutto alle richieste contrattuali sull'orario ed alle sue possibili applicazioni e questo dato appare in tutta la sua importanza e non solo per il problema dell'orario di lavoro.

Il livello di scolarità e la qualificazione presente sono dati talmente legati a tradizionali problematiche sindacali che riteniamo superfluo richiamarne l'importanza, come pure **la struttura sindacale esistente** attraverso i delegati ed i tesserati. Provate a leggere i dati del prospetto riassuntivo e a verificare molti dei luoghi comuni che usiamo quando discutiamo di sindacalizzazione, tesseramento, adesione alle lotte, ecc., le contraddizioni non sono poche.

<u>Off. 72</u>	1220	266	21,80 %
<u>Off. 73</u>	699	126	18,02 %
<u>Off. 74</u>	384	181	20,47 %
<u>Off. 76</u>	1568	377	24,04 %
<u>Off. 77</u>	330	49	14,84 %
<u>Off. 78</u>	121	34	28,09 %
<u>Off. 81</u>	604	120	19,86 %
<u>Off. 82</u>	651	123	18,89 %
<u>Off. 83</u>	968	248	28,57 %
<u>Off. 94</u>	129	18	13,95 %
<u>Off. 98</u>	174	38	21,83 %
<u>TOTALI</u>	7248	1580	21,79 %

I dati dei diretti si riferiscono al nostro principale campo di azione. Dato che con questo sistema ci vengono comunicate le percentuali di assenteismo di stabilimento dalla differenza tra iscritti e diretti possiamo venire a conoscenza dell'ammontare degli operatori e degli A.I.S., assumendo i dati come veritieri.

Dato che tra gli operatori e gli A.I.S. siamo poco presenti come tesseramento, le percentuali ricavate sono significative ed hanno una loro drammatica valenza politica.

Sul tema degli impiegati riconosciamo che il lavoro è lacunoso o meglio inesistente per la maggioranza degli impiegati che non gravitano direttamente in officina. Come giustificazione diciamo che sono rimasti 3 soli eroici delegati, in una situazione grave dove la quasi totalità dei presenti non partecipa più neppure alle assemblee retribuite decidendo di continuare a lavorare, non solo per paura. I dati degli impiegati che si trovano nel prospetto sono frutto della ricerca fatta dal Consiglio direttamente attraverso la conta negli uffici d'officina.

I disegni e le planimetrie possono sembrare anche queste un preziosismo inutile ma non riteniamo che lo siano. Uno stabilimento come il nostro è letto principalmente in chiave grafica o discorsiva tra esperti. Dato che questo lavoro è anche uno strumento di conoscenza e di circolazione delle esperienze per l'esterno, abbiamo ritenuto indispensabile tradurre il più possibile della realtà in disegni e schemi.

il ciclo dello stabilimento è completo e sufficientemente analitico come pure le descrizioni sulle innovazioni tecnologiche ed i processi di ristrutturazione. Questi aspetti (priorità nostre) delle cose e degli uomini ci sono; ognuno può leggerli come ritiene più opportuno e dare il suo contributo sia che operi in stabilimento che fuori.

Sui modelli di contrattazione abbiamo scritto alcune cartelle a parte, sicuramente sono troppo sintetiche ma speriamo siano sufficienti a dare l'immagine di come operiamo sui principali filoni della contrattazione.

Il piano di mappizzazione in sostanza è questo volutamente non abbiamo esplicitato cosa affrontare in via prioritaria, quali scadenze e strumenti di verifica darci perché è una fase che si apre da oggi.

La cosa che ci premeva chiarire nella prefazione a questo lavoro erano le finalità e le priorità delle analisi che abbiamo compiuto.

Certi di non essere gli unici depositari della verità, diciamo che questo è quanto ci eravamo prefissi di fare ed abbiamo fatto, siamo disponibili ad ascoltare ed assumere tutte le critiche e le proposte costruttive che speriamo siano fatte per rendere questo strumento migliore di quanto è oggi.

CRITERI DI REALIZZAZIONE

Come Commissione Ristrutturazione, definita l'impostazione politica, dovevamo decidere il come realizzarla. Esempi non ne avevamo molti, le uniche esperienze concrete erano, disegni, schemi, piante tecnologiche e alcuni metodi adottati dai tecnici aziendali ma questi avevano, per noi, un difetto; erano di grandi dimensioni e dettagliati.

Generalizzare, con questi modelli, su tutte le officine, un'indagine come la nostra presupponeva un impegno che, a prescindere dalle capacità, era impensabile come mole di lavoro oltre al fatto che non rispondeva al terzo dei nostri presupposti; la razionalità e la maneggevolezza per essere utile strumento di lavoro per le nostre esigenze.

Recuperando la proposta che avevamo fatto alla F.L.M. e alla Direzione di stabilimento per la costituzione del Registro dei dati ambientali e biostatistici (vedere documento del 17-2-1981) e andando per eliminazione abbiamo deciso che ogni C.d. Off.. avrebbe dovuto fare le planimetrie dei capannoni, dei reparti e delle squadre che stessero all'interno di una cartella 29,5 x 21 cm. e che fossero le più semplici possibili, arricchimenti e dettagli si potevano sempre fare successivamente.

Nel Consiglio della 76 ~ 7 è stato fatto il lavoro preliminare disegnando in scala 1: 2000 tutti i capannoni con l'intreccio delle colonne (la maglia 12 x 12 m. nella realtà) e le relative numerazioni. E' stato un lavoro minuzioso disegnato al tecnigrafo, a china con il rapidograf, su carta da disegno Una volta ricavati questi disegni e, tenuti gli originali, sono state fatte fotocopie di lavoro e date a tutti i C.d. Off.. che hanno fatto degli schizzi sufficientemente chiari, ampliando anche la maglia su carta millimetrata e non, ed hanno disegnato corridoi e ripartizioni dei perimetri delle squadre, dei reparti e delle officine.

Man mano che questi disegni venivano completati con finivano al Consiglio della 76 ~ 77 che si era assunto il compito di disegnare a china tutto il materiale che veniva prodotto.

Il sistema usato riteniamo sia ingegnoso. Dato che le iniziative prese continueranno con scadenze semestrali e non è pensabile rifare ogni semestre o ogni anno il lavoro, delle planimetrie che si disegnavano ogni disegno, man mano che si arricchiva di dettagli, veniva mantenuto un'originale Es:

✓ Planimetria grezza	Originale da fotocopia
✓ Disegno dei corridoi	da fotocopia
✓ Suddivisione squadre	da fotocopia
✓ Magazzini e impianti particolari	da fotocopia
✓ Completamento dei dettagli	da fotocopia
✓ Titolatura e legenda	da fotocopia

Questo sistema permette di utilizzare uno qualsiasi degli originali per gli usi più diversi e permette altresì, con piccole correzioni (la vernicetta dei dattiloscritti), di modificare gli originali quando se ne presenti la necessità senza dover rifare tutto il disegno.

E' sottinteso che tutto può essere archiviato e costituire memoria.

Una volta completate le planimetrie, i delegati di tutti i Consigli sono passati nelle squadre ed hanno compilato sia le mappe degli uomini (passando operaio per operaio) che l'elenco delle lavorazioni e l'organico impiegato.

PROSPETTO RIASSUNTIVO SISTEMA INFORMATIVO - MIRAFIORI MECCANI - MARZO 1982		1982	1984
Officina 72	Lavorazione Basamenti - Alberi motore - pistoni - bielle, ecc.	1.302	1.296
Officina 73	Lavorazione scatole cambi e differenziali --- Montaggio cambi	728	652
Officina 74	Lavorazione ingranaggiatura varia - alberi cambi	1.025	796
Officina 78	Trattamenti termici	122	125
Officina 76	Montaggio motori di tutti i tipi	1.552	1.482
Officina 77	Collaudo motori - Revisione - Cabine prove speciali	327	290
Officina 81	Lavorazione - Tornitura, fresatura, rettifica di Ingranaggiatura, boccole, ecc.	718	649
Officina 82	Lavorazione - Forcelle, aste marce, anelli sincro, manicotti, mozzi, ecc.	747	767
Officina 83	Lavorazione - Teste cilindro, volani, valvole, soprateste, collettori, ecc.	980	469
Officina 92	Manutenzione - Pronto intervento - Costruzione	1.038	898
Officina 94	Gestione materiali e programmi - Spedizione	76	130
Officina 98	Affilatura - Collegata off. 92	84	135
Totali diretti + indir.		8.699	7.689
Officine non censite -modeste dimensioni - spalmate su più realtà - poco coperte			
Officina 71	Lavorazione - Abart - Montaggio motori sale prove - Revisione	101	96
Officina 84	Montaggio teste cilindro - Largamente automatizzata in quegli anni	302	309
Officina 96	Servizio qualità - Collaudo accettazione arrivi Carrellisti	301	296
Officina 99	Qualità / S.M.P.	121	119
Totali diretti + indi		9.524	8.509

Gli stessi delegati, coordinati dai responsabili del tesseramento, hanno, ripuntualizzando lavori precedenti, completato le mappe del Sindacato. Una volta completato il lavoro di base sono state fatte le sintesi di squadra, di reparto e di officina; queste ultime sono state portate all'officina 76 - 77 che, come centro di coordinamento, dattilosciveva e ordina va il tutto sugli appositi moduli già definiti nel piano iniziale.



5a Lega MIRAFIORI

MAPPA DEGLI UOMINI

SINTESI OFFICINA/SERVIZIO

Turno A Officina/Ufficio 2176

Torino, MARZO 1982

Titoli	uomini	donne	totali	perc. rispetto organico officina/servizio
Totale lavoratori	430	209	639 su 784	81,50 %
Età da 20 a 25	19	39	58	9,07 %
Età da 25 a 30	62	28	90	14,08 %
Età da 30 a 35	58	37	95	14,86 %
Età da 35 a 40	67	47	114	17,84 %
Età da 40 a 45	94	42	136	21,28 %
Età da 45 a 50	80	16	96	15,02 %
Età da 50 a 55	48	/	48	7,51 %
Età da 55 a 60	2	/	2	0,3 %
Totale uomini	430		430	67,29 %
Totale donne		209	209	32,70 %
Abitanti a Torino	248	146	403	63,06 %
Abitanti in provincia	144	61	205	32,08 %
Abitanti fuori provincia	29	2	31	4,85 %
Idonei - norm. produt.	397	195	592	92,64 %
Idonei - medi produt.	17	13	30	4,69 %
Idonei - medi legg. produtt.	2	1	3	0,46 %
Idonei - legg. produtt.	5	/	5	0,78 %
Invalidi	/	/	/	/
Anzianità Fiat da 1 a 3 anni	16	88	104	16,27 %
Anzianità Fiat da 3 a 6 anni	52	49	101	15,80 %
Anzianità Fiat da 6 a 10 anni	75	8	83	12,98 %
Anzianità Fiat da 10 a 15 anni	147	73	220	34,42 %
Anzianità Fiat da 15 a 20 anni	84	/	84	13,14 %
Anzianità Fiat da 20 a 25 anni	33	/	33	5,16 %
Anzianità Fiat da 25 a 30 anni	13	/	13	2,03 %
Anzianità Fiat da 30 a 35 anni	1	/	1	0,15 %

MAPPA DEGLI UOMINI

SINTESI OFFICINA/SERVIZIO



5a Lega MIRAFIORI

Turno A Officina/ufficio 2176Torino, MARZO 1982

Titoli		uomini	donne	totali	percentuale rispetto organico off./servizio
Titolo studio	nessuno	7	11	18	2,81 %
Titolo studio	elementare	240	136	376	58,84 %
Titolo studio	media	151	61	212	33,17 %
Titolo studio	media sup.	8	4	12	1,87 %
Titolo studio	università	/	/	/	/
Attestato professionale		15	6	21	3,28 %
Categoria	2a	4	8	12	1,87 %
Categoria	3a	390	201	591	92,48 %
Categoria	4a	36	/	36	5,63 %
Categoria	5a				
Categoria	5a S				
Categoria	6a				
Categoria	7a				
Totale operai.....		430	209	639	100 %
Totale impiegati					
Paga di posto: entità <u>D.I.S. n. L. 37 l</u>		250	174	424	66,35 %
Paga di posto: entità					
Paga di posto: entità					
Aumenti merito: entità					
Aumenti merito: entità					
Aumenti merito: entità					
Aumenti merito: entità					
M. oraria	da a				
M. oraria	da a				
M. oraria	da a				
M. oraria	da a				
M. oraria	da a				
M. oraria	da a				

Specifiche	Off. 72	Off. 73	Off. 74	Off. 78	Off. 76	Off. 77	Off. 81	Off. 82	Off. 83	Off. 92	Off. 94	Off. 98	Totali	%
Diretti + Indiretti	1.302	728	1.025	122	1.552	327	718	747	980	1.038	76	84	8.699	
Addetti Turno A	449	307	404	44	725	151	279	312	484	385		39	3579	
Addetti TB	431	315	400	45	749	154	289	306	355	380		37	3461	
Addetti Normale	4	7	26	/	/	/	17	4		175	74		307	
Addetti Notte	154	33	100	26	/	/	44	53	32	45			487	
Uomini %	81,6	59,6	67,6	92,8	65,3	97,2	82,0	74,6	77,1	97,2	82,4	80,0	79,7	%
Donne %	18,3	40,3	32,4	7,1	34,6	2,7	18,0	25,3	22,8	2,8	17,6	20,0	20,3	%
Età Uomini 20-30	8,6	7,7	4,06	/	17,1	1,09	5,9	4,2	4,6	8,5	6,5	16,3	7	%
" " 30-40 %	24,21	24,3	17,1	27,6	31,6	31,7	21,5	11,6	18,8	20,3	27,8	30,9	23,9	%
" " 40-50 %	46,6	47,4	50,3	47,6	39,1	48,01	47,5	52,9	49,4	36,2	39,3	23,6	44	%
" " 50-60 %	21,8	20,3	28,4	24,6	12	17,06	24,8	31,1	26,9	35	26,2	29,09	24,9	%
Età Donne 20-30	27,4	21,4	15,2	/	31,2	/	6,6	16,2	27,4	/	/	27,2	12	%
" " 30-40 %	44,5	36,5	35,8	60	41,5	14,2	32,2	34,2	39,1	14,2	23,07	27,2	33,5	%
" " 40-50 %	33,5	41,6	48,2	40	26,2	85,7	53,7	48,6	30,4	85,7	76,9	45,4	51,5	%
" " 50-60 %	0,6	0,3	0,7	/	0,8	/	2,4	0,9	2,9	/	/	/	2,9	%
Uomini Idonei	90,01	79,3	86,7	92,3	93,09	95,2	85,3	97,8	94,1	95	13,11	98,1	85,02	%
" " Inidonei %	7,2	6,7	8,4	7,6	2,2	4,7	7,5	0,9	4,3	4	/	/	4,4	%
" " Invalidi %	2,7	13,9	4,7	/	3,5	/	3,4	1,2	0,8	1	86,8	1,8	10,5	%
Donne Idonee	94,5	82,5	75,5	60	92,8	100	74,3	98,1	94,7	98	30,7	90,9	82,6	%
" " Inidonee %	5,4	5,5	18,4	20	3,14	/	15,7	0,9	4,6	2	/	9,09	7,07	%
" " Invalide %	/	11,9	6,02	20	4	/	3,3	0,9	/	/	69,2	/	10,2	%

Specifiche	Off. 72	Off. 73	Off. 74	Off. 78	Off. 76	Off. 77	Off. 81	Off. 82	Off. 83	Off. 92	Off. 94	Off. 98	Totali	%
Diretti + Indiretti	1.302	728	1.025	122	1.552	327	718	747	980	1.038	76	84	8.699	
Uomini Torino	60,1	55,2	56,2	50,7	60,3	63,8	60,6	66,6	62,1		65,5	60	60,14	%
" " Provincia %	35,9	35,6	33,5	40	27,9	31,3	33,1	30,2	30,6		24,5	25,4	31,6	%
" " Fuori Pro. %	4,5	10,7	10,1	9,2	7,02	5,5	6,7	3,3	6,9		9,8	14,5	8,2	%
Donne Torino	64,6	72,6	61,3	100	68,9	42,8	62,8	72,9	69,5		69,2	81,8	69,7	%
" " Provincia %	35,3	25,3	31,2	/	29,2	57,1	31,1	27,9	26,3		30,7	18,1	28,4	%
" " Fuori Pro. %	/	1,9	7,4	/	1,7	/	1,6	/	2,9		/	/	1,8	%
Uomini Nessuno	3,2	4,2	3,7	/	4,5	1,1	0,3	3,6	3,8		/	1,8	2,4	%
" " Elementare	63,4	60,3	72,3	76,9	54,7	51,1	58,5	64,8	70,9		81,9	72,7	66,1	%
" " Media	29,9	29,7	23,7	21,5	33,8	45,03	30,4	20,4	21,1		14,7	20	26,4	%
" " M. Superiore	2,5	3,4	0,1	/	1,5	1,5	2,8	1,5	1,7		/	5,4	4,9	%
Donne Nessuno	3,04	8,7	3,1	/	/	/	1,6	7,2	2,9		/	9,09	3,8	%
" " Elementare	65,8	48,4	74,1	95	71,4	71,4	76	64,8	64,3		84,6	54,5	69,7	%
" " Media	26,2	19,4	19,8	5	28,5	28,5	32	19,8	30,9		30,7	36,3	24,6	%
" " M. Superiore	3,04	2,3	/	/	/	/	0,8	0,9	1,7		/	/	1,7	%
2° Livello	3,7	3,6	3,6	3,5	0,7	/	1,04	2,3	0,9		7,9		7,4	%
3° Livello	76,5	83,2	80,3	88,6	93	1,04	56,16	80,3	80,2	10,5	81,4		69,8	%
4° Livello	19,6	13,06	15,9	7,8	6,1	74,65	42,4	16,1	18,2	39,02	10,5		21,4	%
5° Livello	0,07	/	/	/	/	24,3	0,2	1,5	0,5	50,42	/		6,8	%
Delegati TA	9	5	7	1	15	3	7	4	7	4			62	
Delegati TB	6	4	6	1	6	2	6	4	7	4			46	
Delegati Norm.			1					3	2				6	
Delegati Notte			1	1									2	

Specifiche	Off. 72	Off. 73	Off. 74	Off. 78	Off. 76	Off. 77	Off. 81	Off. 82	Off. 83	Off. 92	Off. 94	Off. 98	Totali	%
Diretti + Indiretti	1.302	728	1.025	122	1.552	327	718	747	980	1.038	76	84	8.699	
Operatori	200	46	58	4	61	3	59	40	74		10	6	561	
A.I.S.	64	20	37	3	17	19	30	32	35	53	2	2	314	
Capi squadra	56	16	30	5	33	12	33	32	33	37	1	2	290	
Capi reparto	12	4	6	3	12	4	5	5	8	11	1	1	72	
Vice capi Off.	2	2	2	/	3	2	2	2	2	4			21	
Capi Officina	1	1	1	/	1	1	1	1	1	1			9	
Analisi lavoro 1-2-3						44								
Manodopera 1-2-3						7								
Infermieri Mecc. 1-2-3						14								
Medici S.M.C.						2								
Sicur.lav. Mecc. 1-2-3						7								
Vigili del fuoco						24								
Sarveglianti						44								
% contattati	68,7	85,8	85,1	57,4	82,7	79,2	89,1	63,7	76,4	/	63,2			
TOT. OPERAI	1.238	708	988	119	1.535	308	688	715	945	985	74	82	8.355	
TOT. INTERMEDI	64	20	37	3	17	19	30	32	35	53	2	2	314	
TOT. IMPIEGATI	77	26	41	11	57	22	44	44	47	66	2		3.440+7	
TOT DELEGATI	15	9	15	3	21	5	13	8	14	11	2		116	
TOT TESSERATI FLM	243	126	129	38	393	57	140	113	302		15	5	1.561	
% Tesserati su Operai	19,6	17,7	13,1	31,9	25,6	22,6	20,3	15,8	31,9		17,8	2,9	18,6	%

Il problema dell'indagine sui rischi ambientali era di non facile soluzione, si doveva decidere il livello di indagine.

Recuperando l'esperienza dei Comitati ambiente, dei corsi delle 150 ore e della formazione abbiamo deciso di operare a livello di squadra attraverso il giudizio grezzo di gruppo,

Come Parametro di valutazione e linguaggio comune abbiamo scelto tre livelli di giudizio:

+ Poco

++ Molto

+++ Eccessivo

ed abbiamo limitato l'indagine ai rischi prevalenti presenti nel ciclo dello stabilimento. Dall'indagine grezza, avendo tutto il materiale, compiere un approfondimento entrando nel dettaglio del ciclo, delle sostanze usate, dei dati tecnici delle rilevazioni, dei risultati delle visite obbligatorie, ecc. il salto è possibile e non molto difficile.

Completato questo lavoro ci siamo resi conto che l'insieme dei dati, utilissimi per leggere le varie realtà, erano troppo polverizzati e quindi si è deciso di fare delle sintesi, sia grafiche che numeriche, a livello di Meccanica 1 - 2 - 3 e dell'insieme dello stabilimento.

Avendo tutti i dati parziali si sono ricavate 4 planimetrie; le tre suddivisioni della Meccanica e quella generale seguendo sempre il sistema delle impronte successive e adottando cartelle doppie, sempre utilizzabili perché riproducibili e riducibili.

Abbinato a queste è stato definito il prospetto riassuntivo dei dati più significativi, ottenendo il risultato voluto di avere una sufficientemente chiara fotografia della realtà di stabilimento sui vari filoni di indagine.

L'ultima fase del lavoro è stata realizzata soprattutto dalla Commissione ristrutturazione. Le uniche Parti non grafiche sono state le descrizioni di massima del ciclo di lavorazione di ogni officina e l'illustrazione delle innovazioni tecnologiche fatte entrambe dai delegati di ogni Consiglio.

Il lavoro era finito; com'è facile intuire non tutto è stato così semplice, rapido e consequenziale ma una cosa è certa, si sono potute superare tutte le difficoltà attraverso l'impegno collettivo utilizzando volontà, fantasia, capacità e risorse di tutti.

Un'iniziativa come questa non poteva certo essere temuta segreta alla Direzione di stabilimento e molti non ne capivano la ragione (se fosse finito nelle mani sbagliate.. depositi carburanti, percorsi !!!). Per non correre rischi ed anche per correttezza abbiamo collettivamente deciso di "chiedere il permesso" di realizzare il tutto che ci è stato concesso, con l'impegno di dare visione del prodotto al Capo del Personale.

Dopo poche settimane che l'insieme del nostro piano era chiaro alla Direzione e cominciavano a circolare schemi grezzi, piantine, ecc., nei vari uffici dei Capi Officina sono successe cose indicative sul come circolano le informazioni e le esperienze nello stabilimento.

I fatti sono questi: in ogni ufficio, su un'intera parete, sono stati installati dei grossi pannelli di compensato incorniciato e sopra sono state fissate le piante tecnologiche dell'officina in scala 1:100.

Gli uomini, le donne, gli operatori, gli AIS e i capi sono stati evidenziati tramite puntine colorate di diverso colore e, su di un lato la legenda con la sintesi dei dati.

Avevano copiato e realizzato in brevissimo tempo buona parte del nostro sistema informativo, potenza dell'organizzazione. Forse l'unico dato che mancava loro era quello dei lavoratori in possesso del diploma o titolo superiore che lavoravano in officina; bene, dopo pochi giorni, in tutte le squadre i capi squadra sono stati incaricati di censirlo e consegnarlo alla Direzione.

Non siamo certo così ingenui dal pensare che la Direzione non sapesse l'organico o quanti capi avesse in stabilimento ma, per la sistemazione dei dati in quel modo, che non è poca cosa, si sono a noi ispirati. Operazione normalissima che più volte ha fatto il percorso inverso; l'unica cosa che ci indispettisce è che alcune officine (es. la 72) hanno coperto la propria planimetria con una tenda. Se scartiamo l'esigenza estetica del dirigente, immotivata perché una planimetria così illustrata e anche piacevole come arredamento di un ufficio tecnico, non rimane altro che il tentativo di evitare che passando dal corridoio qualche delegato potesse "rubare qualche informazione?"), i residui di preistoria sono duri a morire. Ovviamente il capo officina ha motivato il comportamento con l'esigenza di coprire gli schemi dal sole perché, essendo eliografati si sarebbero scoloriti.

Ritornando ai criteri, rimaneva un ultimo problema da affrontare: decidere se colorare con gli evidenziatori o con grafite le varie mappe o scegliere la strada dei numeri o dei tratteggi. La prima è più chiara, la seconda è più funzionale se le copie da fare sono molte.

Memori di disinteressi precedenti abbiamo scelto la prima ipotesi perché abbiamo deciso che le copie per l'esterno fossero due; una per la Lega e una per il Centro, per l'interno tre una per ogni Meccanica.

Se decidessimo collettivamente un uso diverso, gli originali grezzi ci sono e passare da un sistema ad un altro si può sempre fare. Naturalmente ogni Consiglio di officina darà il prodotto del proprio lavoro a tutti i delegati del Consiglio stesso.

ci fermiamo qui perché le iniziative politiche-operative che saranno decise, devono essere frutto di un'analisi collettiva del lavoro fatto da parte del Consiglio, della Lega e di quanti vorranno partecipare in modo costruttivo.

Naturalmente queste iniziative, che scriveremo e memorizzeremo nel loro divenire, faranno parte integrate di tutto il lavoro prodotto. Questo è quanto siamo riusciti a realizzare attraverso sforzi considerevoli di tutti i delegati, uso di molte ore personali e sindacali e circa 250.000 lire di spesa.

Sicuramente non ci saremmo riusciti senza l'impegno particolare di alcuni compagni e il contributo morale della 5° Lega che ci ha sostenuto contrastando scetticismi di varia natura e stimolandoci a continuare.

È un punto di partenza, se l'iniziativa susciterà gli interessi che speriamo, siamo disponibili a migliorarla attraverso un contributo mirato anche in relazione ad altre iniziative (Zone, USL, ecc.) che sono già realizzate o in corso di realizzazione.

BREVI CENNI STORICI

La Meccanica Mirafiori è ufficialmente entrata in produzione nell'anno 1960 anche se spezzoni di ciclo erano già in funzione nell'anno precedente. Un ulteriore ampliamento si è avuto con l'entrata in produzione della Meccanica 2 in data ufficiale 1968.

Lo stabilimento è sorto come ampliamento del complesso di Mirafiori che oggi identifichiamo prevalentemente come Mirafiori Carrozzeria e che nei primi anni 60 era Chiamato "la nord".

Sino ai primi anni 70 la Mirafiori era un unico stabilimento con 5 Sezioni; Carrozzeria - Presse - Fonderie - Fucine - Enti Centrali e si avvicinava ai 60.000 dipendenti.

Verso gli anni 1973-4, all'interno di profonde ridefinizioni del Gruppo FIAT (nascita delle Divisioni, ecc. la Mirafiori è stata smembrata, anche materialmente, in 5 parti ed ogni Sezione è diventata uno stabilimento "autonomo".

Lo stabilimento è attualmente caratterizzato dalla produzione di motopropulsori con 3 grandi aree: l'area cambi, l'area motori e il settore dei trattamenti termici, si sviluppa su di un'area di 905.000 mq. di cui 480.000 coperti. La produzione copre i modelli: moto-propulsori completi tipi 127 - A/112 - Ritmo - 131 - 132 - Campagnola - 124 spider - 828 Lancia - 238 - 242 furgoni; cambi tipi 127 - A/112 - Ritmo - 238 furgoni.

Il settore delle tempere, oltre che coprire le esigenze dello stabilimento serve, prevalentemente per l'utensileria, le esigenze di tutta Mirafiori ed anche servizi per l'esterno.

L'organico tra occupati e lavoratori in cassa integrazione si suddivide in 25 Laureati - 334 Diplomi - 13.625 altri. Dal 1962 al 1970 la M. era caratterizzata dalla concentrazione della produzione della quasi totalità delle parti meccaniche (motori, cambi, sospensioni) dei tipi di vetture prodotte a Mirafiori. Il numero degli addetti è arrivato a superare le 15.000 unità.

I criteri di gestione di quegli anni hanno procurato un continuo peggioramento delle condizioni di vita e di lavoro degli addetti (autoritarismo, sfruttamento, alta concentrazione del macchinario e degli impianti, alto tasso di inquinamento ambientale, ecc.).

Con l'Autunno caldo e la conseguente svolta determinata dalla presa di coscienza di larghe masse di lavoratori e dalla lotta sulle condizioni di lavoro abbinata all'ampliamento del mercato, la M. ha subito un accentuato decentramento di produzioni ed alcuni assorbimenti.

Le prime lavorazioni ad essere decentrate sono state le sospensioni (Rivalta), nel prosieguo delle lotte sindacali (sviluppo al Sud) e degli anni, parte dei cambi (126 - 131 - 132) e motori (126) a Termoli.

La tendenza, anche contrattata attraverso vertenze, è quella di privilegiare lo stabilimento come montaggio motori (vedi l'assorbimento di alcune produzioni Lancia) anche se, in questi ultimi tempi, questa tendenza è tutta da verificare (accordo FIAT - Peugeot).

Nel corso degli anni le lotte operaie ed i conseguenti Accordi Sindacali hanno permesso profonde ristrutturazioni e bonifiche ambientali che hanno interessato tutti i cicli di lavorazione presenti in stabilimento.

Il passaggio dalla "Nord" alla M.M. nei primi anni 60 è caratterizzato da 4 innovazioni

tecnologiche applicate su grande scala.

1. Sistemi transfertizzati (tecnologia rigida) per la produzione dei basamenti ~ alberi motore - scatole cambio che sostituivano i cicli precedenti basati prevalentemente su macchine attrezzate.
2. Trasformazione dei montaggi da linee rettilinee a filo pavimento a linee pensili.- Sistema Webb per il montaggio motori. - Sistema a giostra per il montaggio cambi e sospensioni – entrambe elettrificate.
3. Forte incremento della tecnologia del convogliatore.
4. Sostituzione dell'intero parco macchine (buona parte), torni plurimandrini, rettifiche, dentatrici, ecc.

Il tutto, nella prima fase, registra anche per i lavoratori un miglioramento della precedente condizione.

- più spazio
- ambiente migliore
- ~ maggiore luminosità
- minori vincoli
- servizi più razionali
- ecc.

Gli anni 60 sono caratterizzati da un continuo e costante peggioramento delle condizioni di vita e di lavoro all'interno della sezione.

- Aumento dell'autoritarismo.
- Alto turn-over e conseguente difficoltà organizzative di classe assommate alle difficoltà politiche generali di quegli anni.
- Forsennato incremento dello sfruttamento.
- Peggioramento continuo delle condizioni ambientali (affollamento macchinario, aumento rumore, fumi, polveri, esalazioni, vincoli e infortuni).
- Colpevole cecità dei responsabili sugli errori che si stavano compiendo.

L'insieme di queste cause, abbinate al sempre più profondo divario fabbrica - società hanno portato alla presa di coscienza ed al conseguente diverso atteggiamento operaio, alla volontà di cambiare, alla lotta, alla nascita dei Consigli e al reingresso del ruolo e della funzione dell'organizzazione sindacale.

Dall'autunno caldo in poi il cambiamento è stato continuo anche se con velocità diverse date dal variare dei rapporti di forza. Le date principali che certificano il cambiamento sono sia gli accordi generali del gruppo FIAT, i Contratti Nazionali che gli Accordi di stabilimento e di officina; elencarli e spiegarli tutti sarebbe utilissimo ma è difficile perché, tolto i principali, molti non sono scritti ma operanti e consolidati attraverso usi e consuetudini.

Criteri di contrattazione. Illustrare tutti gli Accordi non è compito di questi brevi cenni storici; la cosa che vogliamo sottolineare, in relazione ai criteri di contrattazione, è che come Consiglio abbiamo privilegiato il confronto concreto, "scientifico" sui modelli di intervento adottati dagli impiegati, dai tecnici e dalla scala gerarchica sui vari filoni (cottimo, ambiente-sicurezza, o.d.l., qualificazione, ristrutturazione), senza dimenticare

la nostra collocazione di classe e ponendo, o tentando sempre di porre, al centro l'uomo, il lavoratore, il produttore.

Possiamo affermare che questa continua contrattazione, questo continuo confronto-scontro ha prodotto un notevole patrimonio di cultura industriale che ha investito tutti i criteri operativi degli uomini della fabbrica dagli operai ai dirigenti.

Il ritardo che da tempo viene denunciato da più parti è relativo al fatto che questo patrimonio non è formalizzato e non è reso trasmissibile; è conseguentemente vero che, con questi vuoti, la lettura e le proposte sulle ristrutturazioni e le innovazioni tecnologiche siano limitate e carenti.

Naturalmente la contrattazione in fabbrica non è stata una "dissertazione culturale", in 12 - 13 anni i lavoratori hanno fatto più di 2500 ore di sciopero con momenti di aspra conflittualità.

- La prima lotta è stata condotta contro l'autoritarismo e dura tutt'ora.
- Nel 1969 siamo partiti privilegiando e contrattando il livello di sfruttamento, il rapporto uomo - mansione (cottimo - organizzazione del lavoro).
- Accordo sulla regolamentazione del lavoro in linea, pause per fattore fisiologico su tutte le realtà, non recupero delle fermate.
- Ricerca e denuncia del divario tra ciclo teorico e ciclo reale con iniziali riappropriazioni dei criteri di determinazione dei carichi di lavoro.
- Nel 1971 costituendo il C.d.F. abbiamo affrontato le saturazioni ridotte e la nuova regolamentazione del lavoro alle linee (sat. ind. massima istantanea e bilanciamento delle attività).
- Controllo - verifica - eventuale difesa del divario tra ciclo teorico e ciclo reale.
- Salvaguardia dell'organizzazione informale tipica dei lavoratori su tutti i cicli, linee, banchi, macchine e trasferte.
- Confronto sui parametri di definizione dei tempi di lavoro (passaggio da media cronometrica a M.T.M. - T.M.C.) accettando il confronto di merito e riappropriandoci degli strumenti della conoscenza.
- Da queste fondamentali esperienze abbiamo affrontato, integrando tra loro i vari filoni cottimo, qualifiche, ambiente, ecc., le problematiche relative al diverso modo di organizzare il lavoro e la lotta per il cambiamento degli impianti nocivi e poco qualificanti.
- In questa azione del Consiglio si possono registrare i cambiamenti più significativi ed il massimo di impegno anche da parte della Direzione di stabilimento.

Oggi la fabbrica del 1970 è radicalmente cambiata.

- Nell'intreccio tra vertenze di squadra, d'officina, di stabilimento, di Gruppo e Nazionali abbiamo ridotto l'orario, aumentato le ferie, definito l'inquadramento unico operai - impiegati, regolamentato la mobilità interaziendale, conquistato la mensa e migliorato il salario nelle sue varie articolazioni.
- L'insieme di queste lotte e di queste contrattazioni hanno prodotto, come risposte, le basi per l'allargamento della produttività.

Concludendo questa sintetica elencazione rimangono 2 temi fondamentali; la difesa degli invalidi - inidonei e lo sviluppo del Sud.

- Sul primo punto siamo riusciti per 10 anni a contrattare con l'ufficio del medico di fabbrica e l'ufficio sicurezza lavoro una relazione tra mansioni e condizioni fisiche. Oggi il problema è fortemente ridotto perché, attraverso l'incivile criterio di selezione, il grosso degli allontanati dalla fabbrica (C.I.S.) sono questi lavoratori.
- Sul secondo punto possiamo dire che la nascita dello Stabilimento di Termoli ed il relativo polo di sviluppo, è anche frutto delle lotte dei lavoratori della Meccanica e delle scelte sindacali fatte. L'insieme di questi fatti ha trasformato, migliorandolo, lo stabilimento, gli uomini che ci hanno lavorato e ci lavorano ed i modelli su cui le relazioni industriali si sono sviluppate e si sviluppano.

Oggi, a fronte delle varie crisi che stiamo attraversando e più volte subendo, delle trasformazioni su cui tentiamo faticosamente di continuare ad essere soggetti di contrattazione, riteniamo che un'attenta riflessione sulle esperienze del passato, imparando anche dagli errori, sia indispensabile per meglio operare nel futuro.

Il Piano di mappazzazione prodotto riteniamo vada in questa direzione, è la fotografia della situazione oggi esistente ed è datato Marzo 1982.

La situazione illustrata è il risultato di queste lotte e del divenire della contrattazione e dei rapporti di forza; sono unicamente le cose (muri, impianti, cicli di lavoro, numeri,...) gli uomini (operai, tecnici, impiegati, gestori) sono unicamente contati. Un lavoro come questo, che speriamo sia sempre continuamente arricchito e aggiornato, manca, per ora, dell'analisi su quello che abbiamo chiamato " patrimonio di cultura industriale".

Gli uomini non ci sono, le esperienze concrete che hanno prodotto il cambiamento non sono espresse, molti di noi manifestano l'esigenza che questo lavoro di recupero - formalizzazione delle esperienze concrete sia assunto come impegno dall'organizzazione (Sindacato, Partiti, Istituzioni culturali, ecc.) assumendo anche come valori le oggettive difficoltà date dalle diverse chiavi di lettura.

Abbiamo passato ore a sentire raccontare dai protagonisti come si lavorava sulle vecchie linee a spinta degli anni dell'immediato dopoguerra, il passaggio da queste alle linee meccanizzate rettilinee a filo pavimento e da queste al sistema Webb ed alle giostre.

Queste esperienze e le condizioni di lavoro vere, le astuzie, le sofferenze, il tipo di solidarietà, ecc. corrono il rischio di essere perse perché non recuperabili da un disegno o da una pianta tecnologica.

Parimenti, se non abbiamo attenzione alla realtà di oggi, non riusciremmo a capire i processi di ristrutturazione e di innovazione e saremo costretti ad inseguire il padrone perdendo quel ruolo propositivo che abbiamo avuto come lavoratori e organizzazioni di classe per buona parte degli anni 70.

Come Consiglio alcune cose sono state prodotte, alcuni di noi hanno contatti con tecnici, ricercatori, intellettuali attraverso le 150 ore ed altri canali.

I Consigli di Officina hanno archivi sufficientemente ricchi e organizzati e molti compagni hanno a casa documentazioni di varia natura.

Se il Sindacato, la sinistra e il mondo della cultura sarà disponibile a spendersi per un intervento in questa direzione riteniamo che il prodotto (libri, ricerche mirate, ecc.) sarà

utilissimo per meglio intervenire nell'oggi e nel domani nella fabbrica e nella società.

LO STABILIMENTO MECCANICA MIRAFIORI

La localizzazione dello stabilimento nel contesto cittadino, l'orientamento geografico, i servizi vari che gli gravitano attorno sono recuperabili dalle piante che abbiamo estratto da ricerche fatte dalla Zona Sindacale e che sono allegate. La fabbrica come si può vedere dalle diverse planimetrie generali è composta da 3 parti, le Mecc. 1-2-3. Esistono anche altri settori ma non sono coperti (piazzi, ecc.) e non sono presi in esame.

Le Meccaniche sono 3 aree dove i capannoni si susseguono senza soluzioni di continuità (l'unico capannone "separato" è quello dei trattamenti termici); le coperture dei capannoni (a dente di pesce con vetrate verticali parzialmente apribili) sono sorrette da colonne metalliche (NP. 40 alte circa 6 m.) distanziate 12m. le une dalle altre che formano "la maglia".

Detta maglia è numerata (intrico verticale/orizzontale) ed ogni numero di colonna serve per indicare una precisa area dei capannoni stessi. In corrispondenza delle porte di ingresso (pedoni e auto) situate in Via Luigi Settembrini (n° 18-20 per operai, 19-21 per impiegati e dirigenti) e V. Plava (n° 30-31 sia operai che impiegati), sono presenti le principali "traverse". Con questo termine si vuole indicare l'insieme dei servizi (Spogliatoi - docce - w.c. - ristoranti - locali sindacali e locali per assemblee) situati al piano alto.

In corrispondenza delle 7 principali traverse (3 in Mecc. 1 - 2 in Mecc. 2 -- 2 in Mecc. 3) sono presenti i moli interrati, aperti sui 2 lati o solo su di uno, dove sono localizzate le zone di carico e scarico dei trasporti, in gergo di officina "i pettini".

Le aree basse (a filo pavimento) delle altre traverse sono adibite a magazzini ed a servizi vari, per tutte, gli accessi sono situati sia all'esterno che all'interno dei vari capannoni.

Gli ingressi principali per i trasporti sono le porte carraie situate sia in V. La Manta che in V. Plava dove sono previsti i controlli di stabilimento (entrata e uscita materiale).

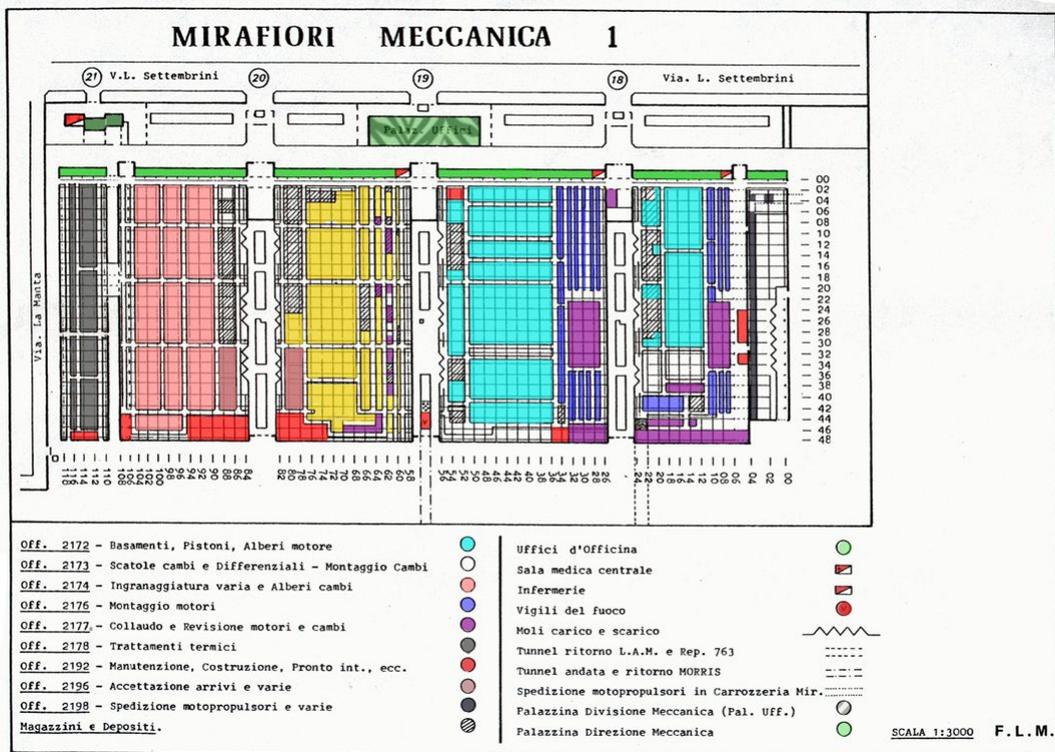
I trasporti accedono ai moli tramite i portoni che sono situati, in corrispondenza dei moli stessi, nelle zone interne (a destra e a sinistra della M. 3) e possono liberamente circolare all'interno del perimetro dello stabilimento.

Prima della separazione del complesso di Mirafiori in stabilimenti, la circolazione era libera (con i relativi permessi scritti) su tutta l'area; per i pedoni era presente un servizio di autobus.

Gli uffici di officina e le infermerie sono disseminati su di un lato del perimetro dei vari capannoni, le palazzine uffici (stabilimento - divisione) sono separate. Nella palazzina di stabilimento è situata la Sala Medica Centrale, per raggi e visite particolari i lavoratori vengono portati alla Sala Medica della Carrozzeria.

MECCANICA 1.

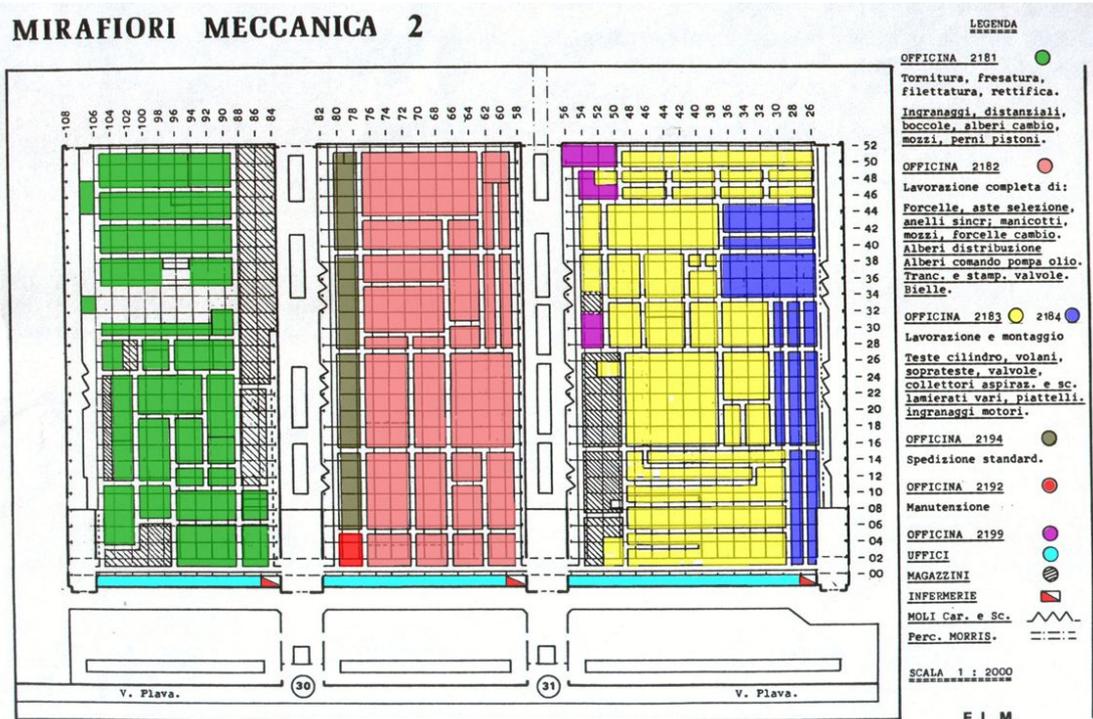
La prima area della M. che si affaccia su Via L. Settembrini, comprende 6 capannoni e sono presenti le officine 72/73/74/76/77/78 (trattamenti termici) e la 98 (sped. mot. e motopropulsori). Sono operanti 3 infermerie d'officina e su quest'area gravitano, sui vari turni di lavoro, circa 6000 addetti. All'inizio del molo della traversa n° 2 è presente la centrale dei vigili del fuoco dello stabilimento. Tramite l'officina n° 98 viene spedito il grosso del prodotto dello stabilimento (motopropulsori) sia allo stabilimento M. Carrozzeria, con convogliatori in un tunnel sotterraneo, che ad altri terminali (Rivalta - Lancia - ecc.) tramite containers + camion.



MECCANICA 2.

Quest'area, che si affaccia su V. Plava, comprende 3 capannoni e sono presenti le officine 81-82-83-94 (sped. standard). ' sono in funzione 3.infermerie d'officina e su questa area gravitano sui vari turni di lavoro circa 8.000 addetti.

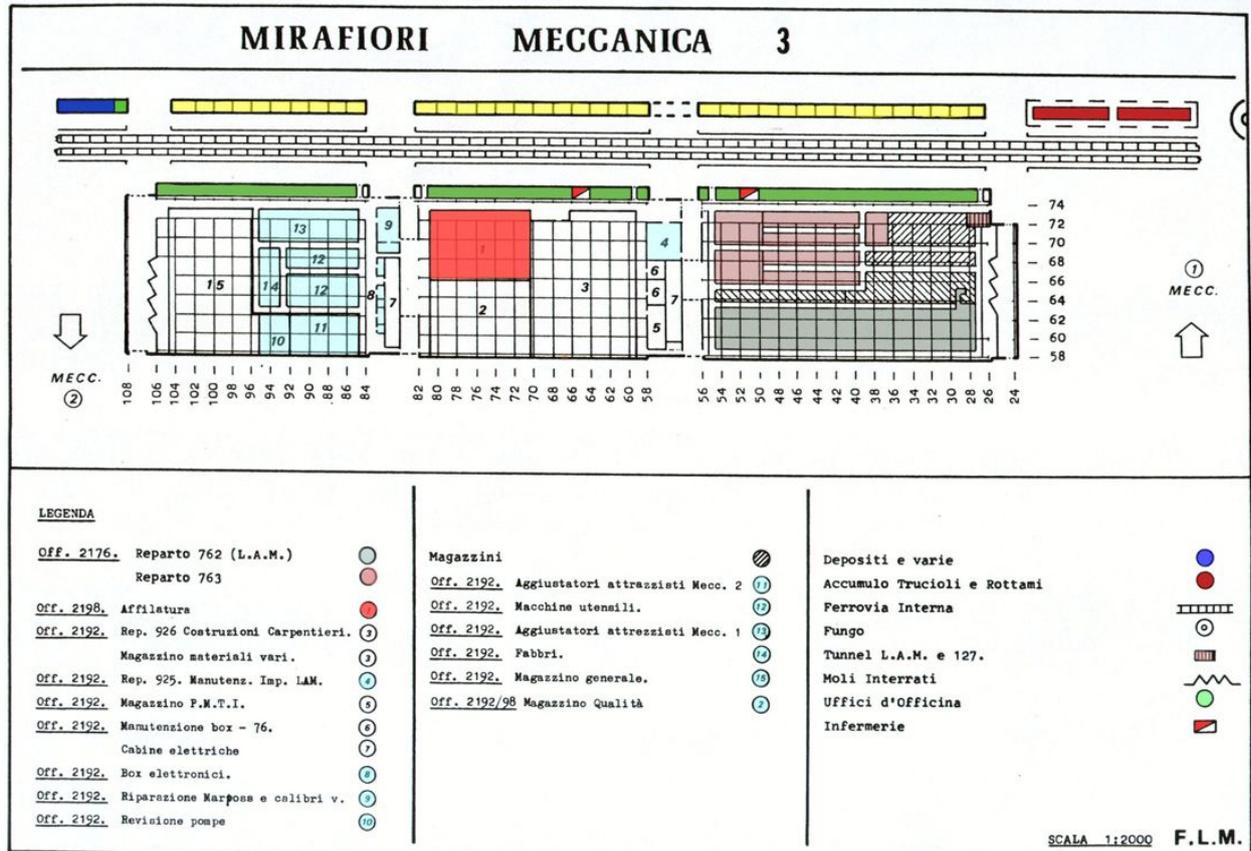
L'officina 94 è adibita alla spedizione degli "standard"; con questo termine si indicano i particolari, prevalentemente non assemblati, ricambi, ecc., prodotti e arrivati in tutto lo stabilimento (10.000 circa). Parte di queste spedizioni si effettuano anche alla 98. In corrispondenza della traversa della porta 31 inizia il percorso sotterraneo del "Morris", il convogliatore adibito al trasporto (M. 1 off. 76 mont. motori) del materiale pesante prodotto in quell'area, volani, teste cilindri, coppe olio.



MECCANICA 3.

Quest'area, che da pochi anni è diventata "proprietà" della Meccanica, è utilizzata per il decentramento impiantistico e vi sono concentrate le principali innovazioni tecnologiche dello stabilimento: il montaggio del motore 127 e il L.A.M..

L'assunzione della disponibilità piena da parte dello stabilimento dell'intera area si sta completando in questo periodo; per gli altri due capannoni limitrofi a quello del montaggio ci è stato comunicato che la loro utilizzazione passerà da magazzini ad area produttiva accorpando buona parte delle officine 92 – 93 unificate (manutenzione e produzioni ausiliarie).



Questo indirizzo viola l'Accordo 1978 di stabilimento, faticosamente conquistato, che prevedeva l'ampliamento del L.A.M. e la costruzione di Sale Prova motori a freddo.

Nelle vicinanze del molo di carico e scarico del 1° capannone parte il tunnel sotterraneo che convoglia i motori finiti 127 138 (Ritmo) alle S.P.M. ed ai montaggi di finitura dell'officina 76 - Rep. 766. 774/2.

Tra la Mecc. 1 e 3 è presente una costruzione dove sono sistemati gli impianti centrali (pompe varie, depositi, manutenzioni particolari, ecc.. Sulla stessa direttrice e a lato sono situati la zona raccolta rottami e trucioli metallici, la torre piezometrica (il fungo) e la ferrovia interna.

Attualmente è adibito alla produzione il 1° capannone (off. 76 rep. 762~3) è in funzione una infermeria e gli uffici d'officina e vi gravitano, sui vari turni di lavoro circa 1.000 lavoratori.

Le strutture del capannone sono simili alle precedenti, sono diversi i servizi vari e le traverse centrali.

PERCORSI INTERNI.

Come si potrà rilevare nel prosieguo delle descrizioni, gli impianti dislocati nei vari capannoni sono separati da percorsi interni di 4 m. circa, delimitati dalle famose "righe bianche" che negli

anni più duri non si potevano superare senza autorizzazione. Questi percorsi permettono sia la movimentazione del semilavorato e del finito tramite carrelli, da un ciclo di lavoro all'altro, che la circolazione dei lavoratori, autoambulanze, vigili del fuoco, ecc.

Il collegamento tra i vari capannoni è garantito dal grande corridoio limitrofo alla zona degli uffici a cui si può accedere anche dall'esterno.

CARRELLI.

Dopo anni di lotte l'intero parco carrelli è stato trasformato da trazione con motori a scoppio a elettrici. Di quelli tradizionali ne rimangono alcuni sia per gli usi all'esterno che per l'eventuale rotazione manutentiva.

ILLUMINAZIONE.

L'illuminazione è prevalentemente artificiale. Il sistema usato è quello delle plafoniere non schermate al neon. Sulle nuove aree della Mecc. 3 il sistema è stato migliorato adottando lampade speciali ad incandescenza che irradiano una luce più fredda e più ricca di lux. Anche la base portante è diversa a campana riflettente.

PAVIMENTAZIONE.

La pavimentazione di tutte le officine è un palchetto formato da parallelepipedi di cm. 15x6x5 circa, di abete poggiante su di un battuto di cemento e reso solidale da una soluzione bituminosa a rapida essiccazione.

Questo sistema permette l'isolamento elettrico ed in parte acustico, la pulizia tramite abrasione-aspirazione meccanica ed una rapida manutenzione.

Gli inconvenienti nascono dai liquidi che penetrando lo fanno gonfiare ed "esplodere", dalla non sufficiente aderenza in relazione alle gomme dei carrelli e dal non perfetto allineamento.

MICROCLIMA.

Il calore d'estate e l'aria secca d'inverno erano i gravi disagi che abbiamo subito tra gli anni 60 ed i primi anni 70. In molti settori dello stabilimento si raggiungevano i 40 gradi e più d'estate che assommati ad altri inquinamenti (fumi polveri, esalazioni, ecc.) rendevano il microclima uno dei principali problemi.

I sistemi usati sino al 1973-4 per riscaldare e refrigerare i capannoni erano principalmente "i ghibli" ventole che creano un vortice d'aria che si modifica attraversando un radiatore a nido d'ape dove circola acqua calda d'inverno e fredda d'estate. Questo sistema è poco razionale perché crea: - inquinamento da rumore essicca l'aria d'inverno è insufficiente e crea correnti d'aria dirette, costanti e nocive d'estate.

Anni di proteste, di lotte mirate e integrate nel tema dell'o.d.l. e del miglioramento impiantistico hanno portato alla conquista della bonifica ambientale tramite "turrine" completata verso la metà degli anni 1970.

In sintesi si tratta di questo: si vocifera che l'azienda abbia simulato il nuovo sistema ed i capannoni in un modello matematico e definito il tutto con un computer. Il risultato avrebbe dovuto garantire condizioni ottimali ed il ricambio completo dell'aria ogni 3 ore. Il risultato non è stato certamente quello partorito dal computer ma le condizioni sono decisamente migliorate.

Nel concreto le turrine fissate al soffitto prelevano l'aria dall'esterno, la condizionano e la immettono all'interno con tempistiche diverse ed a intervalli diversi. La dislocazione delle turrine sarà allegata, stiamo ultimandone la pianta, per ora possiamo dire che sono circa un centinaio. La loro dislocazione dovrebbe essere coerente con il risultato della simulazione.

Il problema del microclima non è certo risolto perché in vicinanza delle fonti di inquinamento (calore, fumi, nebulizzazione oli, ecc., esalazioni e polveri) anche se molto si è fatto, molto resta ancora da fare. Sul filone ambientale il rischio prevalente rimane il rumore.

SERVIZIO MEDICO.

Il servizio si ripartisce in aree di primo intervento e di servizio (7 infermerie) e la Sala Medica Centrale dove, in orari e giorni diversi, sono presenti specialisti delle varie discipline mediche. Sul "rapporto dialettico" tra questi, il Consiglio e la Direzione di stabilimento (Sicurezza lavoro, ecc.) potremmo scrivere decine di pagine. Ci limitiamo a dire che non sono sicuramente nostri partigiani ma sono tecnici della salute abbastanza seri.

UFFICI D'OFFICINA E PALAZZINE.

I primi sono dislocati su di un lato dei capannoni, utilizzano prevalentemente luce diretta, il riscaldamento avviene tramite radiatori e la refrigerazione da immissione d'aria fresca non molto efficace. I locali dei dirigenti, vice capi officina, capi reparto si alternano agli uffici tecnici di varia natura (analisi lavoro, manodopera, qualità, fabbricazione, materiali ausiliari, ecc.), nella stessa area sono presenti gli spogliatoi e i servizi igienici degli impiegati.

Per i quadri inferiori (capi squadra) i servizi e gli spogliatoi sono nelle traverse separati da quelli dei lavoratori. Le palazzine uffici sono 2 e la suddivisione di massima che se dà è quella che nella più piccola e vecchia è situata la Direzione di stabilimento, in quella più grande e più recente (1967-68) vi sono uffici vari e la Direzione della Divisione Meccanica.

Da un paio d'anni gli ingressi sono una sorta di bunker costruiti con acciaio e cristalli anti-proiettili "fumé" e con comandi elettrici per le porte di transito.

PROBLEMI E CAMPI DI INDAGINE VARIA

Per non prolungare a dismisura questa elencazione, indicativa del nostro modo di esplorare l'ambiente, e richiamando tutti gli stimoli e le esigenze descritte nel capitolo "brevi cenni storici", sarebbe interessante e doveroso indagare per sapere quali sono i criteri adottati per la difesa contro gli inquinamenti generali (scarichi di stabilimento, ecc.) e le fonti di approvvigionamento dell'acqua.

A metà degli anni 70 sono stati saldati decine di tombini presenti in stabilimento dove si scaricava di tutto, segno evidente che erano illegali. Negli stessi anni sono stati decentrati cicli di cromatura ed altre lavorazioni inquinanti. Della situazione attuale non sappiamo molto, non bisogna dimenticare che con cadenze diverse vengono scaricate le vasche contenenti lubro-refrigeranti contenenti 50.000-100.000-150.000 litri e non sappiamo dove vanno a finire; stessa cosa per tutti gli altri scarichi.

Per meglio capire questi interrogativi alla fine del capitolo allegheremo l'elenco cumulativo delle sostanze usate in stabilimento, sempre per lo stesso motivo e per dare un'iniziale quadro delle lavorazioni più nocive è stato allegato l'elenco generale delle lavorazioni a cui è corrisposta una paga di posto.

TECNOLOGIE PRESENTI.

L'elencazione sufficientemente dettagliata è fatta officina per officina di produzione.

Assumendo il concetto di tecnologia dato dall'insieme delle informazioni necessarie per utilizzare l'energia al fine di trasformare la materia, l'analisi precisa sull'esistente e sugli sviluppi prevedibili nella nostra fabbrica è un lavoro ciclopico che non possiamo fare non avendo gli strumenti, la possibilità di accesso alle informazioni e le capacità. Ci limiteremo quindi ad alcune priorità.

Produciamo motopropulsori quindi i materiali, le sostanze usate e gli impianti preposti a.... sono elencati ciclo per ciclo. La forza motrice prevalente è data da:

- lavoro umano
- energia elettrica
- gas e idrocarburi vari
- aria compressa

Le informazioni le identifichiamo prevalentemente nei cicli di lavoro ed in quell'insieme di conoscenze, I "di modelli" che fanno parte di quello che identifichiamo come cultura industriale Sindacato e forze sociali comprese. Gli eventuali arricchimenti, le dispersioni, i mutamenti ed i problemi derivanti dall'ingresso di sistemi informatici, ecc., sono poco analizzati (tranne L.A.M.) perché, per ora, poco presenti all'interno dello stabilimento; anche se ne prevediamo un massiccio ingresso a breve scadenza.

Le novità emerse negli ultimi due anni sono descritte a parte, officina per officina, dopo le descrizioni dei cicli. Utili sintesi saranno presenti nelle conclusioni-deduzioni-scelte delle priorità che saranno formulate dall'intero Consiglio e allegate al presente lavoro.

LE OFFICINE.

Come abbiamo già accennato l'insieme delle officine di produzione si possono ripartire in due grandi aree - l'area motori e l'area cambi - a cui si aggiungono - le aree miste - e il settore dei trattamenti termici.

In aggiunta a questa iniziale suddivisione bisogna considerare le officine dei servizi vari, ampio ventaglio di officine che non sono considerate di produzione ma che occupano circa 2.000 lavoratori.

L'area motori è costituita dalle officine 72 - 76 – 77 – 83 che occupano tra operai - operatori - intermedi (A.I.S.), circa 4.381 lavoratori.

L'area cambi è costituita dalle officine 73 - 74 – 77 e occupa tra Operai. Operatori. A.I.S. circa 1.743 lavoratori.

L'area mista di produzione (producono sia per l'area cambi che motori) è data dalle officine 81 - 82 e occupano tra Operai, Operatori, A.I.S. circa 1.424 lavoratori.

I trattamenti termici occupano tra O. Op. A.I.S. circa 160 lavoratori.

I servizi sono:

- **Off. 92 – 93** (unificate). Manutenzione, pronto intervento, costruzione, affilatura, ecc. occupa tra O. Op. A.I.S. circa 1.024 lavoratori.
- **Off. 94 – 98** Spedizioni "standard" e motori che occupano, tra Operai, Operatori, A.I.S. circa 312 lavoratori.
- **Off. 96** - Servizio qualità - addetti centrali varie locali carica batterie - pulizie tecniche ecc. che occupano tra O. Op. A.I.S. circa 390 lavoratori.
- **Off. 99** - Servizi generali - pulizie - servizi igienici, ecc. che occupano tra Operai, Operatori, A.I.S. circa 180 lavoratori.

Le officine considerate di produzione sono:

- | | | |
|-----------------|------------|-------|
| • Officina 2172 | lavoratori | 1.328 |
| • Officina 2173 | lavoratori | 774 |
| • Officina 2174 | lavoratori | 969 |
| • Officina 2176 | lavoratori | 1.755 |
| • Officina 2177 | lavoratori | 337 |
| • Officina 2178 | lavoratori | 160 |
| • Officina 2181 | lavoratori | 692 |
| • Officina 2182 | lavoratori | 732 |
| • Officina 2183 | lavoratori | 961 |

Totale Operai + Operatori + AIS = 7.708

Le officine dei "servizi" sono:

- Officina 2192 lavoratori 1.204
- Officina 2194 lavoratori 138
- Officina 2196 lavoratori 390
- Officina 2198 lavoratori 174
- Officina 2199 lavoratori 180

Totale Operai + Operatori + AIS = 1.906

Produzione 7.708

Servizi 1.906

Totale 9.614 (marzo 1982)

Impiegati 1.132

Gli occupati nello stabilimento, senza contare i lavoratori momentaneamente in C.I., oggi sono questi. Il lavoro si sviluppa su 4 turni di 8 ore, 7 ½ di lavoro e ½ ora di mensa. I normalisti stanno in fabbrica 8½ ore.

Le officine interessate al turno notturno (unicamente composto di uomini) sono:

- Officina 2178 lavoratori 28
- Officina 2174 lavoratori 112
- Officina 2173 lavoratori 36
- Officina 2172 lavoratori 167
- Officina 2181 lavoratori 45
- Officina 2182 lavoratori 56
- Officina 2183 lavoratori 40

Considerando eventuali nostri errori nei conteggi ed assommando l'insieme delle officine (92, ecc.) iscritte, il totale del turno notturno, Operai, Operatori,, A.I.S. è di 685 addetti (dato FIAT). Il turno normale è presente in tutte le officine ma interessa poche unità ed è principalmente concesso per motivi personali (maternità, studio, ecc.).

Il grosso dei normalisti è concentrato nelle officine 92-93 Unificate 216 unità e nell'officina 99 (ser. gen.) 175 addetti. Il totale dei normalisti su tutte le officine si aggira sulle 560 unità (dato FIAT). Gli impiegati e i dirigenti (il grosso della gerarchia fa i turni) fanno l'orario d'ufficio ed hanno la possibilità di usufruire dell'orario flessibile.

Nell'intervallo di mensa si può usufruire del servizio mensa, organizzato in ristoranti dati in appalto (2 per traversa), che servono piatti caldi ricavati da surgelati ad un prezzo contrattato. Vi sono 2 turni di refezione per il 1° turno di lavoro ed uno per il 2° turno; il servizio è garantito anche agli impiegati, per i collocati nel turno notturno il servizio mensa non è previsto.

Le tabelle riassuntive dei dati che abbiamo elencato in queste ultime cartelle sono allegate alla fine del capitolo. In dette tabelle, oltre all'elencazione degli iscritti officina per officina, è presente il raffronto tra la situazione prima dei 35 giorni (Febbraio 1980) e la situazione odierna (Marzo 1982). Nell'ultima parte sono elencati gli iscritti alla F.L.M. con suddivisione maschi e femmine

ricavati dal tabulato FIAT della fine del 1982.

Le cause che hanno concorso a determinare il calo del 31,6 % degli iscritti sono:

- Cassa integrazione speciale
- Liste di mobilità
- Licenziamenti per rappsaglia
- Licenziamenti per assenteismo
- Licenziamenti incentivati
- Prepensionamenti
- Pensionamenti
- Ristrutturazioni
- Innovazioni tecnologiche
- Trasferimenti incrociati di lavorazioni
- Variazione del mix. (specialità)
- Calo dell'assenteismo (4 - 5%)
- Blocco delle assunzioni

L'insieme di queste cause hanno facilitato radicali processi di recupero di produttività pur all'interno di una situazione di crisi caratterizzata ancora dall'uso massiccio della cassa integrazione ordinaria (vedere il "calendario" del 1982 allegato).

PROSPETTO RIASSUNTIVO GIORNATE LAVORATIVE E DI CASSA INTEGRAZIONE																															ANNO 1982				
MESE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	LAVOR.	CASS. I		
GENNAIO	F	*	*						*	*						*	*	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI				*	*			13	7	
FEBRAIO	S.				*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI					*	*						*	*	=	=	=	12	7		
MARZO					*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*							*	*					S.	*	*				17	5		
APRILE			*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	F	CI	CI	CI	CI	*	*						*	*							12	9		
MAGGIO	*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI			*	*							*	*						*	*	CI	13	8		
GIUGNO	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI				*	*						*	*						F	*	*			=	15	6		
LUGLIO			*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI					*	*						*	11	11		
AGOSTO	*	-----										F E R I E										-----												2	
SETTEMBRE				*	*						*	*							*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI	CI	=	13	9		
OTTOBRE	CI	*	*						*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*						*	*	10	10		
NOVEMBRE	F					*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*						*	*			=	11	10		
DICEMBRE				*	*			F		*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI	CI	CI	CI	*	*	CI	CI	CI	CI	CI	=	7	15		

<u>FESTIVITA'</u>	<u>SCIOP. PARZ.</u>	<u>G. LAVORATIVE</u>	<u>CASSA INTEGRAZIONE</u>	<u>SCIOPERO 8 ORE</u>
TOT. = 5	TOT. = 7	TOT. = 136	TOT. = 97	TOT. = 2

Basta fare il raffronto tra il programma produttivo di Febbraio 1980 e di Marzo 1982, ricavando il pro-capite di motopropulsori sull'intero organico dello stabilimento (impiegati esclusi), per ricavare il dato (vedere Pr. Prod. allegati):

- Area, motori = + 21 %
- Area cambi = + 34 %
- Area mista = + 23 %
- Area servizi = + 15 %

ANNO 1981

MONTAGGIO MOTORI

ANNO 1982

L.N.	TIPO	PROD.	OPER.	P. PROC.	S. C.	S. M.	PERDITA	C. CICLO	PROD.	OPER.	P. PROCAP.	S. C.	S. M.	PERDITA	C. CICLO	L. PROD.	HOPE	
1*	131	140	22+1	6,08	87%	77,5	- 9,48	62,58	142	20+2	6,45	87%	80,0	- 6,02	60,973	+ 6,08	(1)	
"	"	"	175	25+2	5,83	87%	74,6	- 12,4	62,90	175	25+2	6,48	87%	80,0	- 6,02	60,86	+11,14	(2)
"	"	"	210	33+2	6	87%	77,5	- 9,5	63,54	210	30+2	6,56	87%	81,3	- 5,7	60,864	+ 9,33	(3)
2*	131/2	88	17+2	4,63	88%	73,4	- 14,54	77,94	88	15+1	5,5	88%	80,8	- 7,16	72,229	+18,79	(4)	
"	"	"	125	23+2	5	87%	79,1	- 7,85	77,78	125	21+2	5,43	87%	79,2	- 7,71	71,690	+ 8,6	(5)
"	"	"	190	36+3	4,87	87%	77,2	- 9,75	77,92	196	27+2	6,76	87%	81,0	- 5,98	61,202	+38,80	(6)
5*	828	162	28+2	5,4	87%	78,0	- 8,91	71,06	162	26+2	5,78	87%	78,3	- 8,61	66,581	+ 7,03	(7)	
4*	132	220	35+3	5,78	87%	77,6	- 9,4	65,86	240	36+3	6,15	86%	78,1	- 7,86	59,4	+10,81	(8)	
"	"	"	250	42+3	5,55	86%	76,0	- 10	67,27									
6*	138	120	27+2	6,21	87%	82,8	- 4,2	65,85	136	16+1	8	87%	84,2	- 2,8	51,76	+26,58	(9)	
"	"	"	260	41+2	6,04	86%	78,2	- 7,8	63,62	242	28+2	8,06	86%	84,1	- 1,15	51,75	+33,44	(10)
10*	BRAS	170	9+1	17	87%	79,4	- 7,6	22,95	180	8	22,5	87%	83,1	- 3,9	18,634	+32,35	(12)	
"	"	"	425	23+2	17	86%	74,8	- 11,2	21,62	425	19+1	21,8	86%	82	- 4	18,936	+28,23	(13)
11*	127	224	30+2	7	87%	77,4	- 9,6	54,33	224	27+2	7,72	86%	80,4	- 6,59	51,16	+10,28	(14)	
12*	100/0	224	30+2	7	87%	76,6	- 10,35	53,81	224	27+2	7,72	86%	77,9	- 8,01	51,33	+10,28	(15)	
13*	A/112	265	36+2	6,97	86%	76,4	- 9,6	53,83	265	32+2	7,79	86%	81,1	- 4,83	51,176	+14,72	(16)	
14*	141	265	37+2	6,79	86%	76,8	- 9,2	55,55	265	32+2	7,79	86%	81,1	- 4,83	51,176	+14,72	(17)	

A questi incrementi bisognerebbe aggiungere l'incremento dovuto al calo della conflittualità, le sovvenzioni governative di varia natura, ecc.

Una lettura mirata, con motivazioni, fatti concreti, elencazione dei mutamenti tecnologici, di gestione, sindacali, ecc., è l'obiettivo che ci siamo prefissi realizzando il Piano di Mappizzazione, sia per recuperare le esperienze degli ultimi anni, se ci riusciremo, che per puntualmente leggere il divenire ed al limite riuscire a prevedere le linee di tendenza per tentare di fare, oltre che contestazione, anche contrattazione propositiva.

Il Consiglio della 76 ed altri si sono già mossi in questa direzione. La 76 ha già prodotto per gli anni 1980-81-82 relazioni mirate che sono una valida traccia.

SETTORE IMPIEGATIZIO

Sicuramente è per noi parzialmente sconosciuto, se per conoscenza intendiamo quella che abbiamo dell'officina, della produzione e dei modelli che la regolano. Dei circa lavoratori inquadrati dal 4° al 7° livello più i funzionari (medaglie blu) e i dirigenti (medaglie bianche), quelli con cui siamo a contatto sono i gestori:

- capi squadra
- capi reparto
- vice capi officina
- capi officina

che sono centinaia e con i quali abbiamo contatti quasi quotidiani. Gli altri con cui abbiamo contatti abbastanza frequenti sono:

- il Servizio Personale (Capo del Personale, REPO)
- L'analisi lavoro ("cronometristi" e responsabili vari)
- L'ufficio Ambiente e Sicurezza (Responsabile e impiegati).
- L'ufficio del Medico di fabbrica (Responsabili, medici, infermieri/e.
- Servizio manodopera (impiegati)
- Ufficio impianti (responsabili e impiegati)

Gli effetti delle decisioni che tutti gli altri non elencati prendono, quasi sempre si evidenziano nelle decisioni e nei compiti di quelli elencati.

Me consegue che come lavoratori e delegati-sindacalisti, abbiamo la possibilità, anche con tempistiche diverse, di diventare padroni (attraverso riappropriazioni successive) dei criteri operativi di questi lavoratori - gestori - dirigenti.

Non sempre siamo in possesso del piano, più volte ci mancano gli strumenti e le capacità ma le possibilità esistono. Il Piano di mappizzazione prevedeva un'indagine approfondita su questo mondo. L'esigenza e il progetto rimane, la possibilità di realizzarlo diventa sempre più remota perché ci mancano gli uomini, i delegati impiegati per realizzarlo. Vedremo una volta avviato il Piano per le officine, se la Commissione riuscirà ad organizzare il lavoro in quel settore.

Questo, in sintesi, è lo Stabilimento Meccanica Mirafiori, i dati sono di fonte aziendale recuperati sia in fabbrica attraverso l'osservazione diretta, gli accordi esistenti, ecc. che di strutture pubbliche e sindacali. Da questa base possiamo partire per addentrarci, attraverso le Mappe, nel dettaglio dei vari aspetti produttivi.

Purtroppo non è possibile scannerizzare immagini e schemi, trascrivere con l'OCR più di 340 pagine. L'importante è sapere che il lavoro è fatto, è a disposizione, e ricordare che 120 delegati con carta e matita lo hanno fatto nel lontano 1982.