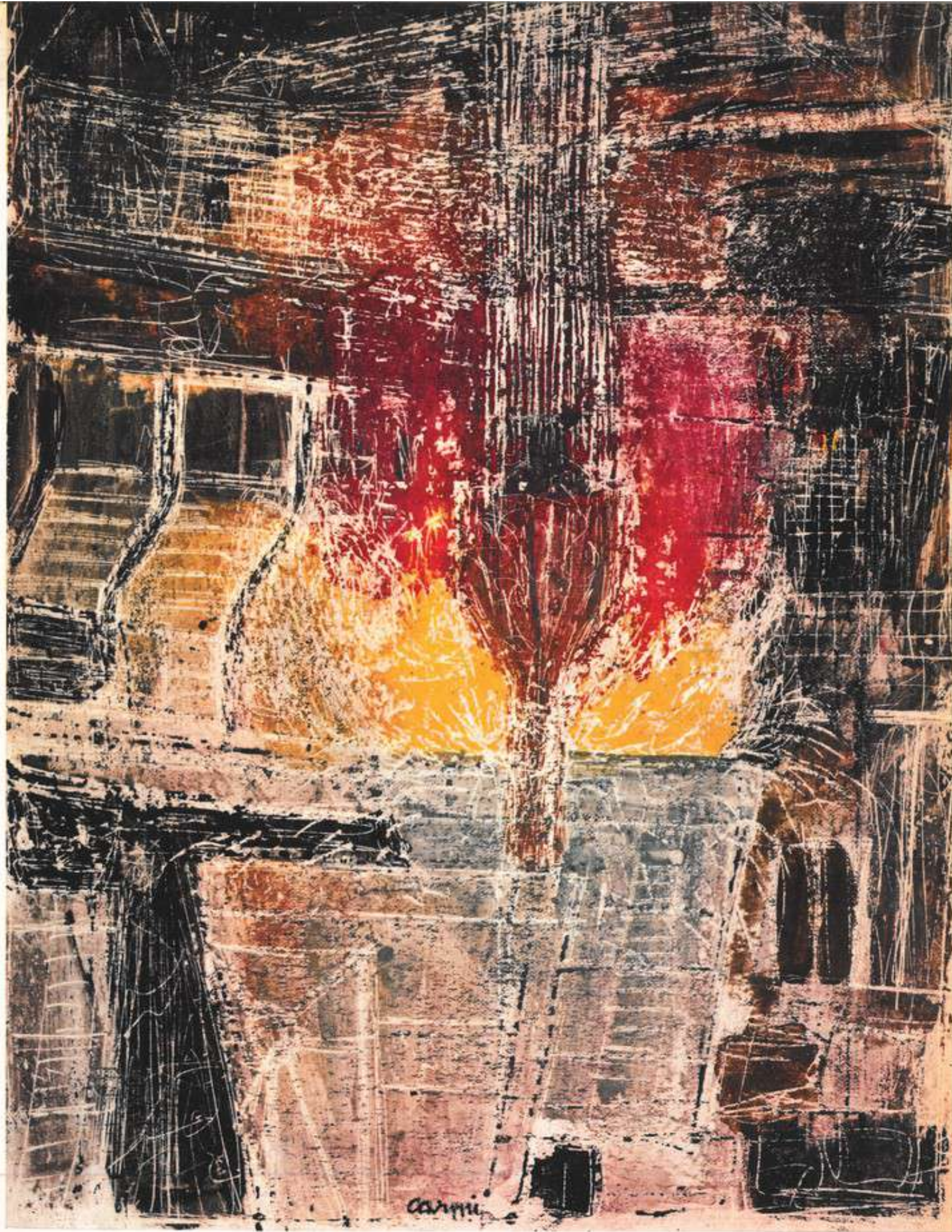




CORNIGLIANO

rivista
di informazione
aziendale

1 gennaio - febbraio 1957

spedizione in abbonamento postale - gruppo IV



CORNIGLIANO

rivista
di informazione
aziendale

1

1 gennaio-febbraio 1957

in copertina: colata

CORNIGLIANO

Rivista bimestrale
d'informazione aziendale
della Cornigliano S.p.A.

Anno I - n° 1 - gennaio-febbraio 1957

SOMMARIO

○ Bambini alla Cornigliano	pag. 2
○ Come valutare il lavoro umano	» 5
○ La Siac	» 8
○ Dal molo il "via" alla nostra produzione	» 10
○ Una visita alla Fiat	» 16

La riproduzione degli articoli è libera.
Si prega citare la fonte.

Autorizzazione del Tribunale di Genova
n. 386 in data 28 febbraio 1957

Spedizione in abbon. postale - gr. IV

direttore responsabile: Arrigo Ortolani

segreteria di redazione:

Ufficio Stampa e Pubblicità
della Cornigliano
Piazza Dante 7 - Genova
telefono 580.434

copertina e impaginazione: Eugenio Carmi

stampa: AGIS - Stringa - Genova



Nel nostro "numero unico" uscito poco prima di Natale rivolgemmo a tutti i lavoratori della "Cornigliano" alcune domande, la prima e più importante delle quali diceva: « Gradireste ricevere e leggere periodicamente una pubblicazione simile a questa, che si proponesse di tenervi costantemente informati sull'andamento dell'azienda? ».

A dire il vero, non ci aspettavamo di ricevere un enorme numero di risposte. Gli italiani non scrivono volentieri, mettetegli sotto il naso un questionario e subito li vedrete invasi e vinti da un'istintiva pigrizia sottilmente venata di diffidenza (né si può dire che il loro istinto sia del tutto dalla parte del torto; da un punto di vista formale un questionario somiglia molto a quei tanti, a quei troppi "moduli da riempire" — spesso complicati e astrusi, spesso implicanti una qualche buggeratura — di cui è ossessivamente costellata tutta la loro vita di cittadini). Sicché confessiamo d'esser rimasti piacevolmente sorpresi quando, facendo i conti, ci siamo accorti che oltre i due terzi dei nostri lavoratori avevano risposto, e che la loro risposta era "sì".

Ciò significa che il nostro è un ambiente vivo, popolato di uomini vivi, che vogliono partecipare intimamente e consapevolmente alla vita dell'azienda, che non intendono vivere e lavorare ad occhi chiusi, come automi, ma veder chiaro davanti e intorno a sé.

Li accontenteremo. Il giornale che il loro "sì" tiene oggi a battesimo e che assume la veste di una pubblicazione bimestrale sarà quale essi lo vogliono, uno specchio fedele e obiettivo dell'attività aziendale nel suo complesso e nei suoi dettagli: chiarirà i problemi organizzativi, illustrerà gli impianti, darà conto della produzione e delle vendite, metterà a fuoco l'apporto d'ogni reparto alla grande e complessa opera produttiva, anticiperà, per quanto è possibile, i piani per il futuro; in una parola, farà sì che l'azienda appaia, agli occhi di chi vi lavora, come un libro aperto.

Faremo tutto questo con la maggiore semplicità e schiettezza possibile, dicendo le cose come realmente stanno, senza declamazioni retoriche e senza gonfiature propagandistiche. E non parleremo soltanto di ciò che va bene, ma anche di ciò che eventualmente dovesse andar male, perché i lavoratori hanno il diritto e il dovere di conoscere anche gli aspetti negativi della vita aziendale. Quanto al titolo, la maggioranza dei lettori si è orientata nel nostro referendum verso un nome che racchiuda la parola "Cornigliano", (L'Informatore Cornigliano, Vita della Cornigliano, Cornigliano Notizie, ecc.). Di qui la nostra scelta.

Oltre a quello informativo, ch'è il più importante, il giornale ha un altro compito fondamentale: quello di accogliere le opinioni, le critiche, i "mugugni" di chi lavora nella fabbrica. Chiunque abbia un'idea che ritiene ragionevole e utile, ci scriva. Noi, intanto, risponderemo direttamente a tutti coloro che già ci hanno formulato suggerimenti e proposte. Ne ragioneremo insieme, discuteremo. Forse ne uscirà qualcosa di buono, certo non sarà tempo perso.

Non ci allontaneremo, almeno per ora, dagli argomenti che, più o meno direttamente, riguardano l'azienda, la sua attività, il suo sviluppo. Il nostro questionario conteneva una domanda precisa in proposito; la maggior parte dei lavoratori che ci hanno risposto preferiscono che il giornale si limiti all'informazione aziendale e non sconfini su un terreno che, del resto, è estraneo alla sua vera natura e alla sua specifica funzione. Così, parleremo dei fatti di casa nostra senza inutili divagazioni nel regno della varietà giornalistica.

Non sarà un lavoro inutile, se potremo contare sull'amichevole collaborazione di tutti.

Bambini alla Cornigliano

Un gruppo di bimbi di Lorsica (un paesino sopra Chiavari), è stato da noi invitato a visitare il nostro stabilimento. Si è trattato di un avvenimento certo insolito ed elettrizzante, riassunto sotto forma di tema dagli stessi piccoli partecipanti dei quali riportiamo qui di seguito le fresche impressioni.

"... e noi, di solito così birichini, eravamo taciturni e silenziosi..."



Graditissimo invito

Questa mattina mentre la maestra ci raccontava un bel libro è arrivata la Signorina Rosetta a dirci che ci sono dei signori della Società "Cornigliano" che cercano la nostra maestra. Ella scese a vedere e li fece salire. Essi gentilmente domandarono permesso ed entrarono. Il signore più anziano ci disse che mercoledì la Società "Cornigliano" ci invita a visitare il suo stabilimento. Noi entusiasti ringraziammo della loro cortesia. Mentre ci veniva spiegato il lavoro che si compie nello stabilimento un giovane ci prendeva le fotografie per trasmetterle per televisione. Troppo presto i gentili signori se ne andarono e noi ancora gentilmente li ringraziammo per averci dato tanta importanza. Noi siamo rimasti contenti e aspettiamo con ansia quel giorno.

Franca Demartini

*

Da Lorsica a Genova

Avevamo pregato fervorosamente perché il giorno sedici fosse bel tempo, infatti lo era. Prima delle sette eravamo tutti ad attendere il nostro "corrierino" che ci avrebbe portati a Monleone. Tutte le case erano ancora illuminate. Giunti a Monleone siamo saliti sulla corriera che andava a Chiavari. Siamo giunti laggiù allo spuntar del sole. Alle nove e venti siamo saliti sul torpedone mandato dalla Società "Cornigliano". C'erano con noi gli alunni della sesta di Leivi, di Calvari, di Rezzoaglio, di Borzonasca e di Sestri Levante. Finalmente il grosso torpedone si mosse. Abbiamo percorso tutta la Riviera in una giornata che sembrava di primavera. Il mare era calmo ed era solcato da moltissime barche. Qua e là il vento increspava le onde e dava a loro un colore luminoso. Passarono davanti ai nostri occhi le belle villette di Rapallo circondate di oliveti, ma noi attendevamo Quarto, perché volemmo vedere lo scoglio da cui è partito Garibaldi. Del "Gaslini" abbiamo visto solo la moderna e strana chiesetta e dello scoglio di Garibaldi abbiamo visto la colonnina sormontata da una stella.

Già ai nostri occhi si profilava la meravigliosa punta di Boccadasse. Sul quaderno di geografia avevamo scritto che si estende sul mare quasi a voler chiudere il porto e in realtà è così. Pensavamo di passare in Corso Italia, invece ci avviammo verso il centro della città. Scorgemmo sulla grande e moderna piazza della Vittoria ad attenderci i funzionari della Cornigliano e i tecnici della R.A.I. Li salutammo come se vedessimo persone ormai amiche. Insieme a loro andammo verso il monumento ai caduti; ci sorridevano spesso e noi eravamo felici, perchè ci dimostravano gentilezza e amore.

Luisa

*

"La capitale dell'acciaio"

Dopo aver visitato un poco la bella città di Genova siamo entrati nel grandioso stabilimento di Cornigliano. Ai nostri occhi sono apparsi i gasometri che contenevano il gas per riscaldare tutti i forni dove bolle il ferro. Ci hanno introdotto nel parco minerali dove erano depositi di minerali di ferro, roccia contenente ferro e silicio, ferro e manganese. Eravamo stupiti e meravigliati quando l'ingegnere ci introdusse nel vasto capannone dove erano i forni. La visione era stupenda e paurosa, specialmente quando dai forni uscivano quelle potentissime fiamme che sembravano volessero divorarci.

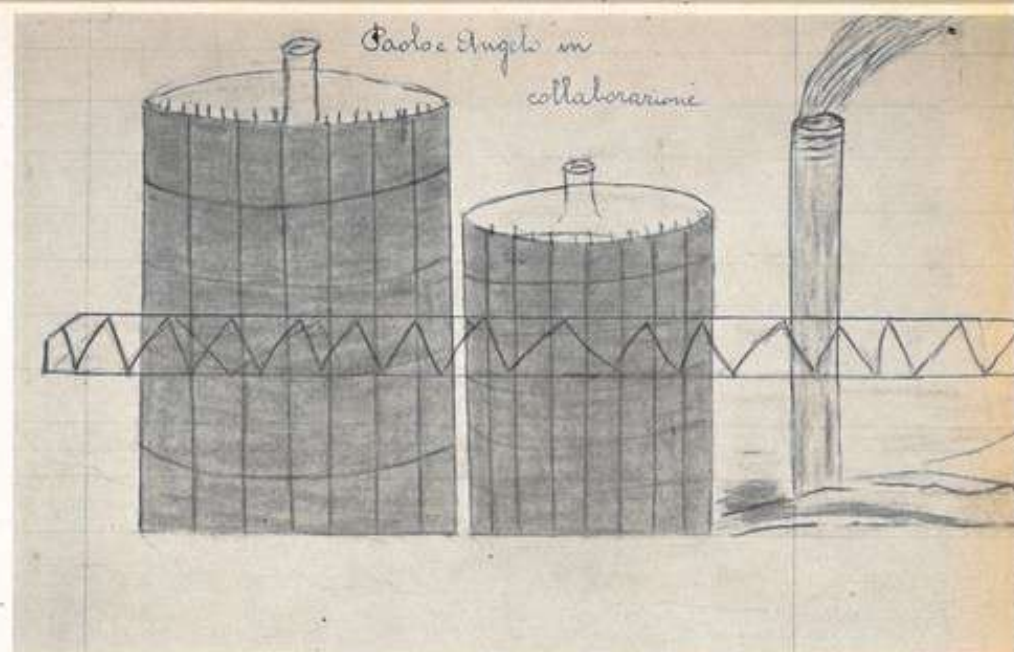
L'ingegnere ci disse che la temperatura in quei forni arrivava fino a 1500 gradi. A questa temperatura il ferro misto ad altre sostanze diventa una poltiglia incandescente. Noi desideravamo veder bollire l'acciaio e l'ingegnere tanto gentile, ci accontentò. Ci condusse vicino a degli operai che custodivano la cottura dell'acciaio e ci fece dare uno speciale specchietto da un operaio, perchè il calore non ci facesse male agli occhi.

L'acciaio bolliva come l'acqua nella pentola e noi lo scorgevamo attraverso le fiamme. Il nostro cuore aspettava il momento di vedere la colata. Seguimmo l'ingegnere e andavamo in un padiglione dove erano le lingottiere che aspettavano di essere riempite d'acciaio.

La sirena suonò e annunciò che cominciava la colata; con trepidazione il nostro occhio seguiva i movimenti dell'operaio che doveva aprire il forno.

Egli prima con la pala levò il materiale che copriva l'imboccatura del forno. L'operaio era tutto rivestito di lana e si mise uno scafandro. Con un tubo ad aria compressa forò l'ultimo strato che ricopriva l'imboccatura del forno.

Prima ne uscì un fumo bianco, poi rosso o rosa ed infine un fumo nero; improvvisamente un fiume di fuoco si precipitò nella siviera e noi gridammo la nostra ammirazione. Questo è stato il momento più bello



Gasometri in
collaborazione

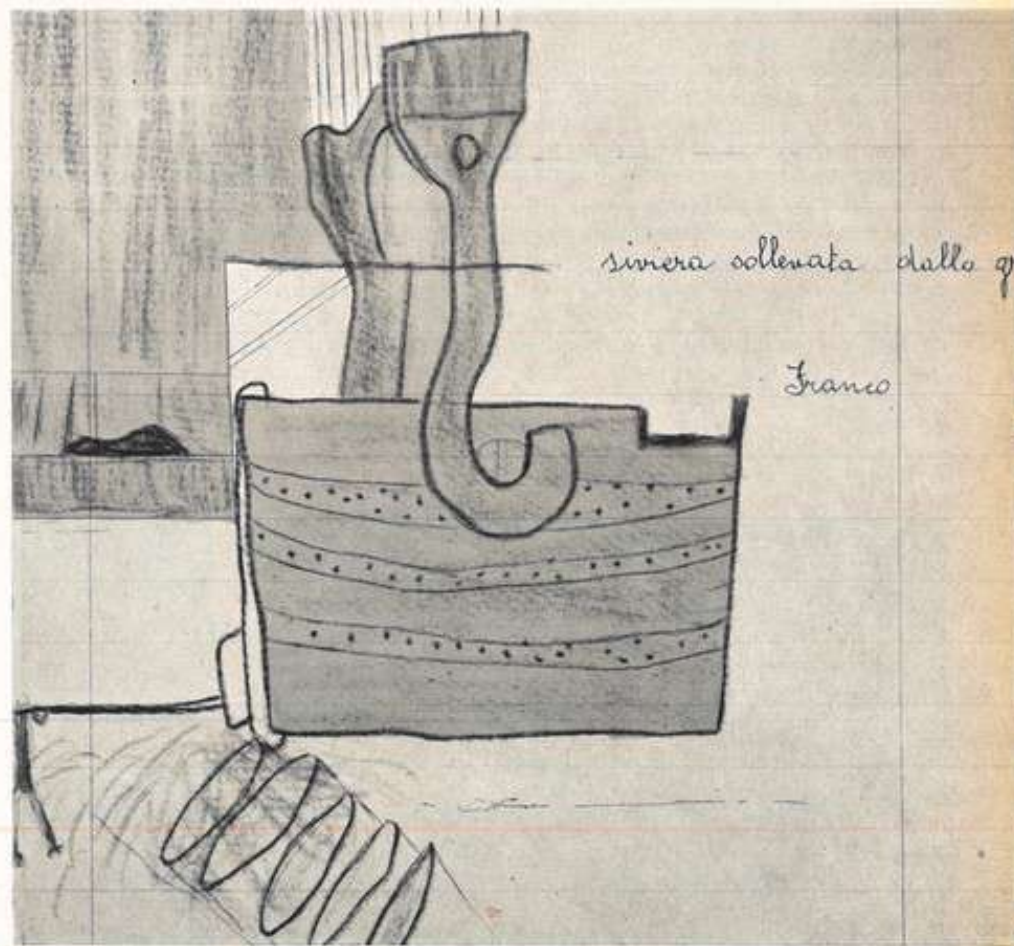
della nostra visita. Quando la siviera si fu riempita, da una gru fu sollevata e passata su tutte le lingottiere e queste furono riempite. La visione aveva riempito i nostri occhi, e noi, di solito così birichini, eravamo taciturni e silenziosi.

Maria Segale

*

Mercoledì mattina verso le dodici siamo entrati nella S.p.A. "Cornigliano". Su-

bito abbiamo visto due recipienti di gas che riscaldano gli impianti della società. Il gas lo adoperano per riscaldare i forni dove fonde l'acciaio. Quando siamo entrati nella fabbrica ci hanno fatto vedere dei mattoni refrattari che pesano dai 5 ai 7 kg. Ci sono 2 qualità di mattoni: quei neri che costano L. 1500 l'uno e quei bianchi che costano un po' meno. Questi mattoni li adoperano per costruire gli alti forni e le siviere. Le siviere sono enormi cilindri fatti di ferro esternamente e di mattoni refrattari in-



siviera sollevata dalla gru

Franco



ternamente. L'acciaio fuso, dagli alti forni viene colato nelle siviere. Poi una gru prende la siviera che, insieme all'acciaio pesa t. 280. La siviera soltanto pesa t. 30. L'acciaio viene travasato nelle lingottiere e da queste, quando è raffreddato, lo portano nel reparto dei laminatoi. Quando il blocco è un po' raffreddato lo tagliano in pezzi sottili e spessi a seconda di quel che ne vogliono fare. A lavorare a Cornigliano ci sono 4020 operai che fanno tre turni. Gli operai sono vestiti tutti di lana, perché la lana non brucia. Essi non hanno

tanti vestiti, perché nello stabilimento c'è caldo. Si vedeva che conoscevano tutti bene il loro lavoro, perché lo compivano con serietà e con calma. Sono stati tutti molto gentili con noi, quasi fin troppo. Gli operai che ricorderò sempre con grande affetto sono quelli che si sono affaticati per darci un pezzo di acciaio raffreddato. Essi, con una specie di mestolo hanno preso un po' di acciaio bollente dai forni e poi lo hanno buttato nell'acqua fredda. Ah come mi sarebbe piaciuto far io quel lavoro! Mi ci sarei divertito più che a

giocare al pallone! Sapete che cosa avrei desiderato in quei momenti? Non aver nessuno intorno e girarmene per tutti i padiglioni con calma per capire bene tutto l'immenso lavoro che vi si compie. Chissà se un giorno avrò la fortuna di andare a lavorare nel grande stabilimento! Forse dovrò rimanere vicino al banco del babbo, falegname, ma il mio pensiero correrà spesso agli impianti della Società "Cornigliano" che onora, non solo Genova, ma tutta l'Italia.

Franco Demartini

*

Simpatica riunione alla mensa degli operai.

La colata ci aveva fatto dimenticare l'appetito. I dirigenti della "Cornigliano" verso le due ci hanno condotto alla mensa degli operai per pranzare. Ci hanno fatto sedere quattro per tavolino. Le persone che avevano più importanza, e tra le altre la nostra maestra, le hanno fatte sedere di fronte al Provveditore e al Segretario Generale della Società "Cornigliano". Prima hanno servito noi bambini perché hanno capito che avevamo appetito. Ci hanno portato una bella porzione di pastasciutta col sugo. Ogni tanto la maestra veniva a vedere cosa facevamo e ci trovava sempre in silenzio. Le cameriere ci portarono due fettine di carne, un po' di patate, due mandarini e una fetta di formaggio e una tazzina di caffè. Finito il pranzo la mia compagna Luisa ha mormorato di cuore un ringraziamento alla Società e al Provveditore mentre i fotoreporter scattavano fotografie.

Si alzò il Segretario Generale della Società "Cornigliano" e fece un bellissimo discorso. Ci ha ancora ringraziati di aver visitato il suo stabilimento. A me è sembrato strano, perché dovevamo essere noi a ringraziare per le spese che avevano fatto e soprattutto per la gentilezza e la cordialità con cui ci hanno accolto.

Franca Demartini

"... in un padiglione dove erano le lingottiere che aspettavano di essere riempite d'acciaio ..."



"... e ci fece dare uno speciale specchietto da un operaio perché il calore non ci facesse male agli occhi ..."



Hanno detto di noi

La rivista Pirelli ha voluto dedicare la copertina del suo numero di dicembre a Mario Marchesi, «un ingegnere filosofo» come lo definisce nel suo articolo il giornalista Maffera che attraverso una intervista ha tracciato un profilo del nostro Direttore Generale ed ha rifatto la storia della nostra società.

Nella rivista *Civiltà delle Macchine* del novembre-dicembre '56, durante «Una passeggiata siderurgica» l'articolista Rebuffo ed il pittore Carmi, trascrivono, in cinque fitte pagine, le impressioni destinate dal nostro stabilimento.

Anche la T.V. si è interessata di noi in questo periodo in varie riprese, e molti hanno avuto agio la notte di Natale di osservare sullo schermo il lavoro notturno che si svolgeva quel giorno nel nostro stabilimento. La stessa T.V. ha voluto riprendere, anche con maggior ampiezza, la visita alla Cornigliano effettuata da un gruppo di bambini della scuola di Lersica (un paesino sopra Chiavari). Le impressioni dei bambini sono da essi stessi descritte nell'articolo che riportiamo in questo numero della nostra rivista.

Coi consuntivi di fine anno la stampa nazionale ha dato grande risalto alle nostre realizzazioni produttive ed ai nuovi record raggiunti nel 1956 dalla nostra Società. Numerosi articoli hanno tenuto a sottolineare la rapidità dei progressi raggiunti ed il crescente aumento delle produzioni.

Nel volume *Pubblicità in Italia '56-'57*, che raccoglie il meglio di quanto sia stato prodotto in campo pubblicitario in un anno di lavoro, compaiono in questa edizione il nome della «Cornigliano» ed alcune nostre realizzazioni accanto a quelle di industrie come la Olivetti, la Pirelli, la Finmeccanica, ecc., che già godono di ampia notorietà in questo campo.

*

Referendum

Martedì 26 febbraio u.s., in occasione della proiezione a Palazzo Bombrini del film «La costola di Adamo», si è proceduto all'estrazione del premio unico di Lit. 30 mila sorteggiato tra i numerosissimi partecipanti al referendum indetto nel Numero Unico di Natale della nostra rivista.

La sorte ha favorito il Signor Gildo BENVENUTO abitante a Bolzaneto in via Bolzaneto n. 28-9, operaio dei servizi elettrici presso il nostro laminatoio a caldo, al quale vanno il premio e le felicitazioni della redazione.

Come valutare il lavoro umano

La rivoluzione industriale che segnò la scomparsa delle piccole aziende a carattere artigianale e familiare e la nascita dei grandi complessi produttivi ha avuto grandi e positivi risultati. È indubbio che il repentino e quasi prodigioso fiorire della grande industria ha fatto compiere all'umanità tali passi sulla via del progresso, quali neppure il più fantasioso degli utopisti si sarebbe sognato, un secolo fa, di immaginare. Ma, come tutte le imprese umane, ha avuto anche talune conseguenze negative, la più grave delle quali sta nell'avere, in qualche misura, declassato e umiliato il lavoro umano, fino a creare una situazione di acuta crisi, fino a turbare profondamente rapporti sociali e coscienze.

La prima conseguenza della meccanizzazione su larga scala dei mezzi di produzione fu che, nella valutazione della maggior parte degli imprenditori, la macchina prese il posto dell'uomo come protagonista del processo produttivo, cosicché, dimenticando l'uomo, tutti gli sforzi furono puntati sul perfezionamento meccanico. E questo fu, da un certo punto di vista, il guaio più grosso, quello da cui discesero poi, come anelli di una stessa catena, tutti gli altri.

Le fabbriche, ingrandendosi a dismisura, assorbirono prima le centinaia e poi le migliaia di lavoratori. A questo punto l'individuo annegò nella «massa». Nella piccola azienda facile era stata la reciproca comprensione fra imprenditore e operaio, facili i rapporti diretti, facile lo scambio di idee. Nel grande stabilimento, mutati i rapporti dimensionali e numerici, codesti tradizionali mezzi di comunicazione umana non poterono ovviamente continuare a sussistere; ma quasi nessuno pensò di sostituirli con mezzi nuovi. Così, abbastanza presto imprenditori e lavoratori si trovarono divisi da un invalicabile muro di silenzio. Da un lato si elaboravano i piani di produzione; dall'altro operai e impiegati erano chiamati ad eseguirli senza conoscerli e senza essere minimamente aiutati a capirli. Da ciò un crescente disagio, un crescente disinteresse per il proprio lavoro, e la sensazione d'essere adoperati con noncuranza, come semplici oggetti, per fini imperscrutabili.

Più la fabbrica era grande, più modernamente e razionalmente era organizzata, meno l'operaio riusciva a seguire — valutandone l'ampiezza e il risultato — l'intero ciclo produttivo e a inserire mentalmente, in quel ciclo, la propria specifica funzione. Quale l'effettiva utilità, quale il peso specifico del suo apporto personale? La domanda restava nella maggior parte dei casi senza risposta. Il lavoro, negli stabilimenti, era rigorosamente suddiviso a mosaico, ad ogni reparto ed ad ogni individuo ne toccava un minimo frammento, sempre lo stesso, sempre egualmente distaccato dagli altri. In quale punto del quadro andava a collocarsi quel frammento, e come, e perché? Una macchina può ripetere all'infinito lo stesso movimento, con la stessa cadenza, con la stessa impassibilità: un uomo, no. Tedio, insoddisfazione, insofferenza si accumulano nell'animo umano fino a formare una carica esplosiva. A prescindere dalla soddisfazione di alcuni istinti fondamentali, l'uomo non fa nulla senza saperne il perché. La busta-paga non è una spiegazione, e se dovesse essere la sola motivazione del lavoro sarebbe amaro conforto.

Così l'operaio finì per sentirsi sempre più un corpo estraneo nel grande organismo della fabbrica, sempre più una «cosa». Le lunghe lotte sindacali lo avevano ancor più diviso dagli imprenditori e dai dirigenti: fra l'una e l'altra trincea eran corse troppe fucilate, l'ambiente di lavoro gli era ostile, non era fatto sulla sua misura ma su quella della macchina; il suo spirito vi si sentiva prigioniero.

Nei paesi industrialmente più progrediti la tecnica faceva continui e prodigiosi progressi, senza tregua si andava alla ricerca di metodi di lavoro più efficienti, di attrezzature migliori, di piani di progettazione più sistematici. L'organizzazione del lavoro, con l'introduzione della cosiddetta direzione scientifica, con lo «studio dei tempi», sembrava aver attinto la perfezione. Eppure il germe di una grave malattia minava la vita, in apparenza così florida, dell'industrialismo. Gli imprenditori più intelligenti lo sentivano, ne erano allarmati, cominciavano ad abbozzare le prime diagnosi e ad avvisare i rimedi. (La gente, invece, come sempre distratta, non vedeva crepe né ombre sulla facciata della mirabile costruzione; il mondo delle macchine l'affascinava irresistibilmente. Fu allora

che la pallida e patetica maschera di un clown di genio s'affacciò sugli schermi cinematografici e rivelò con poche smorfie sapienti un cumulo segreto di pene, di disagi, di mortificazioni, di angosce che costituiva l'ignorato sottofondo psicologico dei "tempi moderni". La gente rise, ma cominciò a capire).

Si riscoprirono principi eterni che la febbrile euforia del progresso meccanico aveva fatto dimenticare; il protagonista dell'umana civiltà non è e non può essere che l'uomo; è la macchina che deve servire l'uomo e non viceversa; il congegno meccanico, per perfetto che sia, non vive di vita propria ma di vita riflessa; il lavoro senza convinzione e soddisfazione (spirituale prima ancora che economica) non è lavoro ma condanna; la fabbrica senza rapporti e consensi umani non è fabbrica ma luogo di pena; per modesto che sia il suo ruolo nella costruzione di un'opera civile, l'uomo non dà tutto se stesso se non sa che cosa fa e perché lo fa, non cammina se non sa dove va, non regge allo sforzo se non è convinto che ne valga la pena; nessuno muove un dito se non è persuaso di servire un interesse proprio, oltre e prima di quelli altrui.

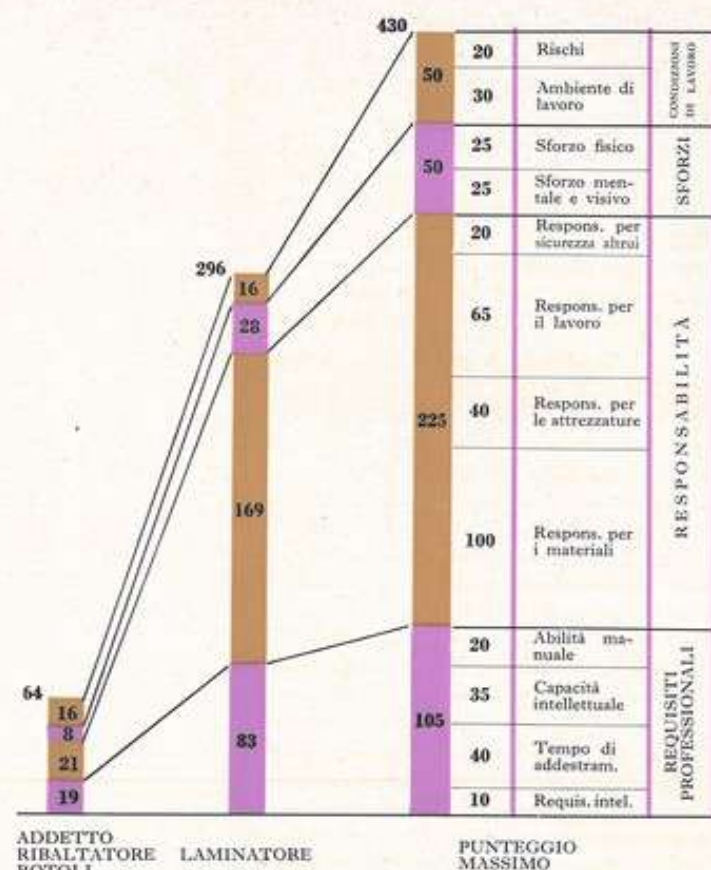
Queste e altre verità vecchie come il mondo riaffiorarono come riaffiora il pensiero dalla caligine del sonno, la religione della macchina ne risultò intaccata a fondo, si scoprì che della cosiddetta civiltà delle macchine era possibile fare una vera civiltà soltanto a patto di ricondurla a dimensioni e a significati umani. Per cominciare, bisognava riconciliare i lavoratori con il lavoro, l'uomo con la fabbrica, interessare gli individui, uno per uno, alla vita e al progresso delle aziende, far sì che la produzione industriale e il suo sviluppo e perfezionamento diventassero in qualche modo, per ogni lavoratore, un fatto personale, un impegno accettato e assolto per libero atto di coscienza.

Le cause del profondo disagio che turbava il mondo operaio erano in parte di natura psicologica, in parte di natura materiale, le une collegate alle altre. Per ovviare alle prime si cercò di tessere una nuova trama di rapporti umani; fu inaugurata una politica aziendale che andò gradualmente precisandosi alla luce dell'esperienza e che mirava, in sostanza, a riportare il lavoratore dal rango di oggetto a quello di soggetto della produzione, elevandone sensibilmente la posizione morale nel seno dell'azienda. Soprattutto si badò a liberare i rapporti gerarchici da quel certo stile di caserma in cui erano andati scivolando e avvilenandosi, vennero adottate nuove tecniche di comando più ragionevoli e rispettose della dignità e libertà dei dipendenti; e si volle reintegrare questi ultimi nella loro naturale posizione di collaboratori coscienti — e non di sudditi — mettendoli e mantenendoli al corrente, attraverso un'aperta e assidua informazione, su tutte le vicende della vita aziendale. Quanto alle cause materiali, si puntò, com'è ovvio, su una maggior sicurezza del lavoro, su un miglioramento delle condizioni ambientali e su una più intelligente ed equa politica salariale.

Questo profondo movimento di revisione dei rapporti umani nell'ambito aziendale non è nato in Italia, e neppure in Europa, ma negli Stati Uniti, cioè nel paese che, avendo raggiunto prima e più d'ogni altro un alto grado di sviluppo industriale, prima degli altri doveva avvertire i sintomi della "malattia" che minava l'industrialismo e sentire la necessità di combatterla. Fu soltanto dopo la guerra che i nuovi principi e la nuova prassi aziendale elaborati in America cominciarono ad affacciarsi nel nostro paese. Le loro etichette esotiche ("Labor Relations", "Human Relations", "Job Evaluation", e così via) misero in sospetto molta gente e furono facile bersaglio di polemica politica. Fu detto che si trattava di subdoli mezzi per "addormentare" gli operai e distoglierli dalla lotta di classe, fu detto che tutto era frutto di mentalità reazionaria, di deteriori velleità paternalistiche, ecc.

In realtà queste ed altre accuse erano del tutto infondate. Venti e più anni fa la situazione politico-sociale americana (che, del resto, neppure oggi è minimamente paragonabile alla nostra) era ben lontana dal richiedere simili machiavellici mezzi di lotta; e, d'altra parte, la pianta del paternalismo non ha mai attecchito in America come nei paesi della vecchia Europa, dove ben altre

confronto "fattori di valutazione" fra i lavori estremi del "treno finitore a caldo"



condizioni storiche han potuto generarla e nutrirla. Altrettanto errato e ingenuo sarebbe credere che gli imprenditori e i dirigenti siano "più buoni" dei nostri e che i nuovi sistemi siano stati da essi pensati e applicati a titolo di regalo, per puro e disinteressato amore verso il povero operaio o il povero impiegato. La verità è quella che già abbiamo detto. La grande rivoluzione industriale aveva rivelato con paurosa evidenza il suo tallone d'Achille e non c'era altra via di scelta: o il lavoro umano tornava ad essere il centro di gravità del sistema, e l'uomo il protagonista del nuovo ciclo di progresso civile — come lo era stato di quelli antichi — o tutto, presto o tardi, sarebbe finito in sabbia e in cenere. Di qui, e soltanto di qui, l'ansiosa corsa ai ripari, di cui anche in Italia si comincia ormai a scorgere qualche non effimero risultato.

Poiché questo articolo ha lo scopo, piuttosto modesto, di illustrarvi il criterio adottato dalla Cornigliano per la determinazione degli stipendi e delle paghe dei suoi lavoratori, il lungo discorso che siamo venuti svolgendo fin qui vi sembrerà probabilmente ozioso.

Ma il sistema salariale della Cornigliano non è un fenomeno a sé stante (non è, vogliamo dire, un isolato "esperimento" avveniristico, né un "regalo" fatto ai lavoratori al momento dei brividi, né l'ennesima reincarnazione del paternalismo); e non lo si capirebbe — o si rischierebbe di capirlo male — se non lo si collocasse al giusto posto nel quadro di quell'ampia e sostanziale revisione di valori che sta trasformando il volto e lo spirito dell'industria moderna e ch'è diretta conseguenza di quella crisi o "malattia" dell'industrialismo di cui, molto sommariamente, abbiamo cercato di tracciare i lineamenti. La valutazione del lavoro, così come vien fatta alla Cornigliano, rappresenta, rispetto al tradizionale sistema salariale, un passo avanti sulla via della rivalutazione



operai all'uscita dal nostro stabilimento



la valutazione del lavoro tende a dare all'uomo quel senso di dignità e importanza che la macchina ha in certo modo offuscato

del "fattore umano" nel processo produttivo; e come tale — e unitamente a tutti gli altri aspetti e momenti di codesta rivalutazione — va considerato e giudicato.

Il vecchio sistema — ancora in uso nella maggior parte delle industrie europee — riflette, nella sua approssimazione e grossolanità, la scarsa importanza fino a ieri attribuita all'apporto vitale, al ruolo essenziale dell'uomo nella fabbrica; la sommaria suddivisione della manodopera per categorie (qualificati, specializzati, ecc.), la determinazione del salario per mestieri (X di salario ai tornitori, Y ai gruisti, come se non vi fossero molti tipi di torni e di gru, e molte operazioni, dalle più semplici alle più delicate, che si possono compiere allo stesso apparecchio, e molte gradazioni derivanti dalle difficoltà ambientali, dal diverso peso delle responsabilità, ecc.) rispondono ad una valutazione massiccia e meccanica del lavoro umano; valutazione che — trascinati dalla corrente e sopraffatti dall'idea di "massa" — gli stessi sindacalisti hanno finito col far propria, favorendo nelle contrattazioni collettive un fatale appiattimento di valori.

La Direzione della Cornigliano volle rompere dal primo giorno con una tradizione superatissima e — insieme a quello della efficienza e modernità degli impianti — si pose subito il problema di una valida e sana politica salariale, la quale non poteva esser basata che sul moderno e duttile metodo della *analisi e valutazione del lavoro*.

In Italia, questo metodo non poteva dirsi del tutto sconosciuto perché già erano stati compiuti accurati studi da parte di tecnici specializzati in materia; ma mancava ogni esperienza e ogni pratico riferimento, nessuna industria avendo mai applicato in concreto i nuovi principi. Non restava che utilizzare l'esperienza altrui e particolarmente quella americana, più vasta e approfondita d'ogni altra. Un gruppo di tecnici del reparto "Tempi e Metodi" si trasferì dunque negli Stati Uniti e studiò *in loco* il sistema in atto da diversi anni, con eccellenti risultati, presso le principali industrie siderurgiche e particolarmente presso la "Armco Steel Corporation". Tale sistema fu poi applicato, con gli opportuni adattamenti, allo Stabilimento "Sinigaglia".

Il punto di partenza è l'analisi e la conseguente valutazione obiettiva — cioè libera da ogni schema preconconcetto — del lavoro. Ognuno dei tanti lavori che si svolgono nello Stabilimento viene analizzato, vale a dire osservato, studiato minuziosamente e, per così dire, pesato in ogni suo aspetto peculiare. Il tecnico incaricato deve stabilire quali requisiti intellettuali e quale abilità manuale occorrono ad un operaio per svolgere quel determinato lavoro, quali rischi, fatiche, responsabilità egli debba affrontare, e così via. A seconda della maggiore o minore abilità richiesta, dei maggiori o minori rischi, responsabilità, disagi, ecc., quel lavoro sarà valutato più o meno, "peserà" più o meno rispetto agli altri. Al variare delle valutazioni, al diverso "peso" relativo, corrisponderà un diverso salario.

Naturalmente questa valutazione non può esser fatta a lume di naso, con criteri empirici e mutevoli. Per pesare occorre una bilancia precisa ed eguale per tutti. La bilancia, in questo caso,

è il cosiddetto "manuale di valutazione", il quale fissa tassativamente ed in base alla prassi trentennale americana quali sono gli elementi che devono essere pesati e come bisogna pesarli.

Ciò che finora si è detto riguarda gli operai. Per gli impiegati il sistema attualmente in corso di applicazione è sostanzialmente identico; muta soltanto la tabella dei fattori, che sono adeguati ai differenti compiti di lavoro. Per quanto concerne questo settore si è ancora nella fase di messa a punto: ritorneremo sull'argomento non appena si sia giunti ad una migliore definizione dei criteri di applicazione.

L'analisi e la valutazione dei singoli lavori — eseguite da tecnici specializzati a mezzo di osservazione diretta, di interviste con operai e impiegati e con i capi reparto — vengono naturalmente controllate e approvate dai capi responsabili dei vari servizi e passano infine al vaglio della direzione.

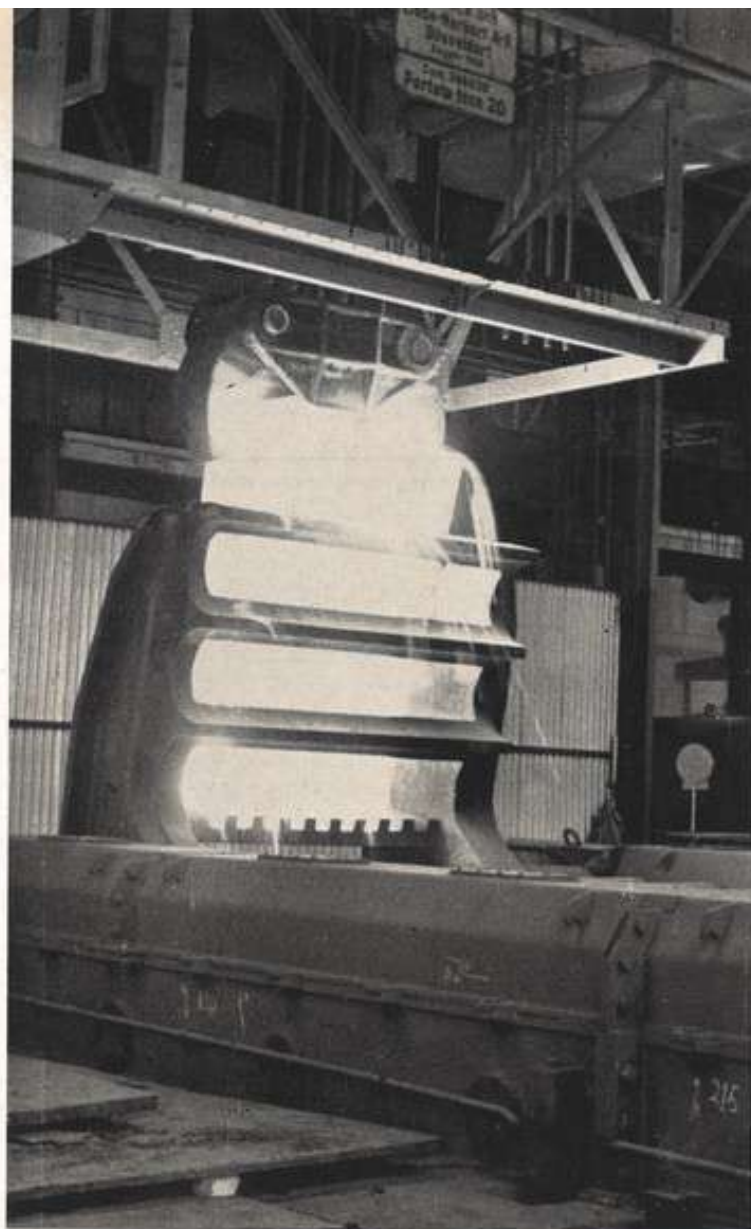
La assoluta obiettività: questa è la meta suprema che la valutazione si propone. Non devono infatti avere alcun peso né le soggettive impressioni e simpatie del tecnico esaminante, né le qualità personali dell'operaio il quale, al momento in cui si compie l'esame, si trova a svolgere quel determinato lavoro. Esame e valutazione riguardano infatti esclusivamente *il lavoro* e non *il lavoratore* (per la determinazione dei meriti personali, del rendimento individuale, delle qualità, insomma, legate al singolo operaio o impiegato esiste un sistema di valutazione e di compenso del tutto a sé stante e assolutamente diverso e indipendente da questo).

Così, e soltanto così, è possibile analizzare e valutare il lavoro in modo, per così dire, tecnico, con un procedimento che ricorda molto da vicino quello dell'analisi chimica. E così si ottiene, nei limiti delle umane possibilità, il risultato che il sistema si prefigge: valutare e compensare il lavoro secondo giustizia.

Perché alla base di tutto il complesso procedimento valutativo che abbiamo tentato di descrivere e chiarire sta, appunto, quest'unica preoccupazione: la giustizia. Eliminare gli schemi prefabbricati, le grossolane e spesso ingiuste classificazioni oggi in uso, le convenzioni più o meno comode e più o meno bugiarde, e arrivare direttamente alla valutazione del lavoro *per quel che realmente è*, per quel che costa di sudore, di sacrificio, di studio, di responsabilità, per quanto impegna cervello, muscoli, cuore, esperienza e vitalità; per ciò che *vale*, dunque, secondo la sola scala che realmente conti: quella del valore umano.

Avviarsi così a togliere a salari e stipendi il carattere di prezzo pagato per una merce, il lavoro, che merce non è ma libera estrinsecazione della personalità umana.

Questo è tutto. Ma, se pensate che anche a causa di ciò l'azienda ha rivelato, alla prova dei fatti, una forza vitale inaspettata e senza precedenti, se pensate che da molte parti d'Europa vengono oggi alla Cornigliano commissioni di tecnici per studiare codesto nostro metodo e per applicarlo poi nei loro paesi, vi accorgete che anche se su questa via altre tappe ci restano da percorrere, questo non è poco. Ciò che conta è trovarsi sulla strada giusta.



La Siac

Benvenuto "al treno quarto"

È entrato in funzione allo stabilimento della "S.I.A.C." (Società Italiana Acciaierie Cornigliano) il nuovo laminatoio per lamiere grosse. Nel mondo dell'industria l'annuncio della realizzazione di questo impianto è stato accolto con grande soddisfazione. Si tratta, come è noto, del maggior laminatoio esistente in Italia per larghezza di "ta-

vola" (3.750 millimetri) e di uno dei tre o quattro più grandi e moderni che attualmente esistano in Europa. Potrà produrre fino a 20.000 tonnellate al mese di lamiere larghe fino a metri 3,60, lunghe fino a 25 metri con spessore da 8 a 120 millimetri, adatte per costruzioni navali, per grandi serbatoi, tubazioni saldate ecc.

La "Cornigliano" saluta con particolare calore questo grande avvenimento siderurgico. Il motivo di compiacimento è duplice: perchè il nuovo primato industriale è stato raggiunto da un complesso legato al nostro nel quadro della "Finsider" e perchè è stato realizzato a Genova.

Ma vi è anche un altro motivo per il quale ci rallegriamo con la S.I.A.C., un motivo di carattere — vorremmo dire — affettivo, perchè legato al ricordo di un passato recente e che, tuttavia, ci appare già così remoto, quando la "Cornigliano" non esisteva ancora e la zona sulla quale sorge oggi la "capitale dell'acciaio" era della S.I.A.C., che vi aveva costruito gli impianti di un grande stabilimento siderurgico a ciclo integrale per la produzione di sbozzati d'acciaio destinati poi a divenire, in altre industrie, prodotti finiti.

Non occorrerà qui narrare ancora una volta le sfortunate vicende di quello stabilimento che, nel 1943, quando gli altiforni stavano per essere accesi, venne smantellato e i suoi preziosi impianti asportati. Nulla è più triste e dà il senso della desolazione di uno stabilimento distrutto ed abbandonato. Possiamo ben comprendere quale fosse lo stato d'animo di quel centinaio fra tecnici, impiegati ed operai della "S.I.A.C." che rimasero a tentare una "difesa patrimoniale" del poco che non era stato portato via.

Otto anni più tardi e precisamente il 9 ottobre 1951, con un atto di apporto che perfezionava quanto deliberato da una precedente assemblea straordinaria degli azionisti dalla S.I.A.C., nasceva ufficialmente la "Cornigliano S.p.A."

Come si vede, sono più d'uno i motivi che legano la S.I.A.C. al nostro complesso. In totale 400 circa sono gli operai della S.I.A.C. passati alla Cornigliano, settantasette gli impiegati. Numerosi sono anche i dirigenti, e tra essi il nostro vice presidente, il direttore generale, il direttore e il vice direttore dello Stabilimento.

Noi ci rallegriamo dunque in modo particolare di questa grande realizzazione della nostra consorella, che le ha permesso di raggiungere uno stabile equilibrio aziendale.

Creato in soli 18 mesi di lavoro, il laminatoio "3750" appare oggi, a chi visita il settore dello stabilimento in cui sorge, sotto 33.000 metri quadrati di tettoie, non meno suggestivo, per grandiosità e potenza, delle più spettacolari macchine della "Cornigliano".

L'uscita dei lingotti (che possono pesare sino a 30 tonnellate) dai forni a pozzo di riscaldamento, la loro traslazione mediante gru a pinza fino alla "sedia reverscinghetti", da dove poi sono con-

vogliati alle gabbie laminatrici, lo squadrimento del lingotto nella gabbia verticale e, finalmente, i vari passaggi tra i mastodontici rulli della gabbia orizzontale reversibile, alta 13 metri e del peso complessivo di 700 tonnellate, colpiscono anche chi ha visto al lavoro i laminatoi continui a caldo e a freddo del nostro stabilimento. Una delle caratteristiche fondamentali della gabbia orizzontale è data dall'autonomia di ogni cilindro di lavoro, che è mosso da un proprio motore reversibile a velocità variabile.

Si tratta del cosiddetto sistema "twin-drive" applicato qui per la prima volta in Italia. I comandi di tutte le numerose e complesse operazioni di laminazione vengono eseguiti elettricamente a distanza da un palco, dotato di aria condizionata, nel quale operano solo tre manovratori.

Il ciclo di lavorazione si conclude con il rifinito e l'eventuale ricottura in un forno adatto a ricevere lamiera fino a 18 metri di lunghezza.

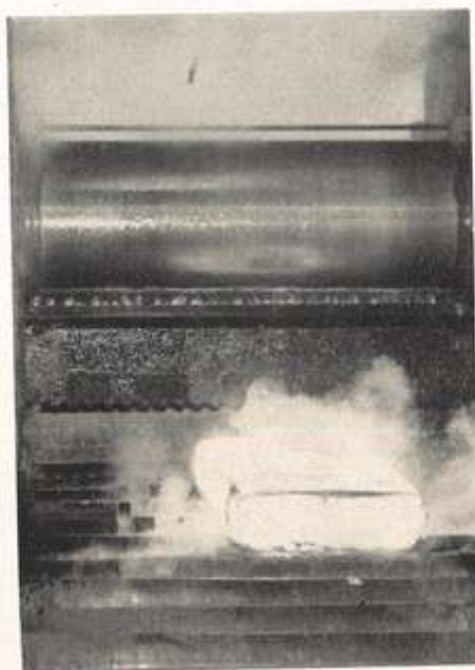
Ben 700 sono i motori elettrici dell'impianto, per una potenza complessiva di 28.000 HP, pari a quella di un grande transatlantico.

L'importanza del nuovo laminatoio della S.I.A.C. risiede principalmente nella possibilità che esso offre di ovviare alla "fame di lamiera" sentita in Italia come in tutto il mondo, specie in conseguenza del grande sviluppo assunto dalle costruzioni navali.

Il laminatoio, poi, data la grande automazione e i perfezionamenti tecnici, permette minori costi di produzione, consentendo di praticare prezzi internazionali, fattore questo essenziale, specie se si pensi che nel 1958 tutte le protezioni doganali sui prodotti siderurgici,

come stabilito dal trattato della C.E.C.A., verranno abolite per il mercato italiano. A questo va aggiunto che il laminatoio "3750" offre alle costruzioni navalmeccaniche lamiera più larghe di quelle che la produzione italiana poteva mettere a disposizione fino ad oggi. Si renderà così possibile un acceleramento dei tempi di costruzione delle navi, in conseguenza del diminuito movimento dei pezzi grezzi, del minor numero di tagli, di saldature o chiodature necessario. Anche tutto questo si tradurrà in una diminuzione di costo.

In conclusione, con la realizzazione del laminatoio "3750", l'industria siderurgica italiana ha fatto un altro importante passo sulla via di quella specializzazione produttiva che rappresenta uno dei punti chiave del piano di organizzazione delle aziende Finsider.



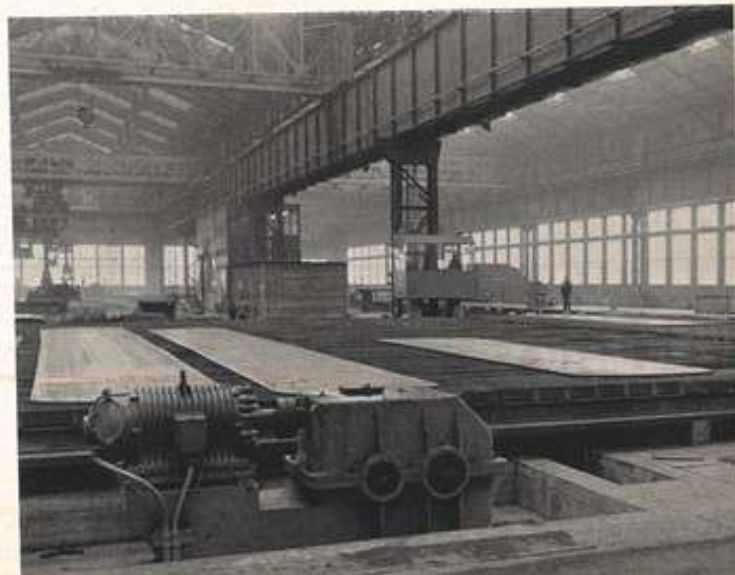
Nella pagina accanto: il lingotto proveniente dal forno a pozzo viene depositato sul carrello ribaltatore.

in alto a sinistra: la gabbia orizzontale del tipo « quarto ».

in alto a destra: il lingotto ha già acquistato la forma di lamiera - Queste possono raggiungere una larghezza superiore a mm. 3500.

in basso a sinistra: la spianatrice.

in basso a destra: il piano di raffreddamento.





tra il gruista e il capostiva l'accordo deve essere perfetto. Spesso bisogna intendersi senza bisogno di gesti

Dal molo il "via" alla nostra produzione

Con questo panorama del molo "Nino Ronco" iniziamo una serie di articoli destinati ad illustrare in dettagli il nostro stabilimento, seguendo il processo logico del ciclo di lavorazione. Ad essi seguiranno nei prossimi numeri altri articoli su la cokeria, l'acciaieria, la laminazione a caldo, ecc.

Prendete una qualsiasi delle varie "planimetrie generali" del nostro stabilimento e cercate il molo Nino Ronco. Qualunque sia la pianta che consulterete, noterete che il numero 1 di richiamo per le solite didascalie illustrative dei vari reparti è riservato al molo. Qui, infatti, al pontile della discarica, si può dire che, non soltanto materialmente, "cominci" la "Cornigliano", dove arrivano dal mare le materie prime destinate a trasformarsi in acciaio.

È dunque logico che, volendo illustrare il nostro complesso settore per settore, come ci siamo proposti di fare, e di ogni settore guardare più da presso il funzio-

namento, e interrogare gli uomini che vi lavorano, si cominci dal molo Nino Ronco.

Qualcuno potrà chiedersi se sia possibile soffermarsi a parlare di questa stretta fascia di cemento che si allunga verso il mare aperto, tra la foce del Polcevera e calata Derna, all'estremo lembo a ponente del porto di Genova, dicendo cose concrete e non chiacchiere. Se vi siano insomma motivi sufficienti di interesse per giustificare un articolo dedicato esclusivamente alla discarica della "Cornigliano".

I motivi ci sono, e basterà pensare che su questo molo la "capitale dell'acciaio" ha il suo porto privato, con

una sua piccola storia, un'organizzazione, un personale, un lavoro e, vorremmo dire, l'atmosfera che si ritrova in ogni porto.

La storia o, meglio, la "preistoria" del molo Nino Ronco comincia, come quella della "Cornigliano", nel 1938, quando fu iniziata la costruzione degli impianti di sbarco delle materie prime per quello che avrebbe dovuto essere il nuovo grande stabilimento siderurgico a ciclo integrale della SIAC.

Nel 1943 l'attrezzatura di scarico era pronta a funzionare, con le stesse quattro gru a cabina traslabile di oggi, ognuna delle quali dotata di n. 6 movimenti di-

stinti comandati da due leve a mano nonché da due volantini: abbassamento e sollevamento "sbraccio" di corsa cabina per consentire il passaggio dell'alberatura delle navi, traslazione della cabina avanti e indietro, chiusura ed apertura della benna, abbassamento e sollevamento della benna, brandeggio dello "sbraccio" per lo spostamento orizzontale della benna (27° per lato), traslazione completa del ponte lungo il molo.

L'impianto venne anche collaudato, ma, come tutta la parte del complesso siderurgico già costruita, non fece in tempo ad entrare in attività. L'incastellatura delle gru non venne smontata ed asportata come il resto, ma rimase abbandonata e deserta, tra le insidie dei campi minati. Nell'enorme piedestallo di cemento armato, lungo oltre 123 metri, che fa da base alle gru, i pochi tecnici ed operai rimasti a lavorare tra quanto era sfuggito alla depredazione, trovarono un rifugio durante i numerosi bombardamenti. Alla fine della guerra, il molo Nino Ronco era in condizioni pietose. Venne riattivata allora soltanto la piccola gru "Ansaldo" da 5 tonn., anch'essa su rotaie, che oggi serve per lavori ausiliari. Se ne servirono per l'opera di demolizione di alcune navi affondate nelle acque della calata Derna e per ricevere dal mare carichi di rottami per conto della SIAC.

Per vedere in funzione gli impianti di sbarco al completo, bisogna arrivare all'epoca in cui entrò in attività il primo nucleo della "Cornigliano". La prima nave che attraccò al molo Nino Ronco con un carico destinato al nostro stabilimento fu la "Palmaiola", un "cargò" dell'ILVA giunto dall'Isola d'Elba con 2.306 tonnellate di minerale di ferro. Le quattro benne, capaci di scaricare complessivamente 800 tonnellate all'ora di minerale, affondarono avidamente le mandibole nei boccaporti della nave e le ritirarono colme di 5 tonnellate ciascuna di materia prima. Nessun rumore fu più lieto di quello assordante del minerale che precipitava nei sili di raccolta. Era il 13 luglio 1952.

Poco meno di un mese prima, il 21 giugno, un decreto del Ministero della Marina Mercantile aveva disposto l'autonomia funzionale del molo Nino Ronco. Era infatti necessario che nell'ambito del molo, per quel complesso di esigenze tecniche e organizzative connesse con il ciclo di lavorazione, fosse consentita allo stabilimento la facoltà di servirsi, a bordo delle navi e a terra, di personale proprio in tutte le operazioni previste dall'art. 108 del codice di navigazione, e specialmente per quelle di carico e scarico. Il C.A.P. si riservò di far seguire le operazioni di ormeggio e disormeggio di ogni nave da un sottufficiale di collegamento, che è nella fattispecie il nostromo La Rosa, addetto (stabilmente)

al molo Nino Ronco e divenuto ormai uno dei suoi personaggi.

I "portuali" della "Cornigliano" sono poco meno di un centinaio tra operai e impiegati, sotto la direzione del comandante Carlo Forni, (un ex sommergibilista) che ha il suo ufficio nella palazzina alla radice del molo. Alla scarica sono occupati precisamente, suddivisi nei tre turni della giornata, 3 capiturno e 3 vice capiturno, 45 manovali, 9 capistiva, 14 gruisti, 5 attrezzisti e 3 bocchettisti. Di solito, per ogni turno, lavorano 27 uomini. Ad essi va aggiunto l'assistente Walter Sabatosanti, uno dei "vecchi" della "Cornigliano" per il quale ogni ora è buona per esser sulla banchina quando, docile al guinzaglio dei rimorchiatori, arriva una nave per lo scarico. È lui che, coadiuvato dal capiturno Capurro e Parodi, altri due "anziani", del periodo "eroico" dello stabilimento, salta a bordo per primo subito dopo l'ormeggio, per distribuire il lavoro dei manovali, per dirigere e sollecitare le varie manovre, per far in modo che i boccaporti vadano bene a piombo sotto le svolte, per accertarsi che il lavoro sia svolto con l'osservanza delle prescritte norme di sicurezza.

Mentre ha inizio lo scarico, il comandante Forni sale al ponte di comando per la visita d'obbligo al capitano e per la discussione e soluzione di tutta quella serie di problemi piccoli e grossi che accompagnano invariabilmente l'arrivo di una nave in un porto. Non è raro che i due comandanti, quello di mare e quello di terra, si riconoscano per vecchi compagni d'armi, non più rivistisi da molti anni.

Poi sale sulla nave l'impiegato Carlo Prato, per compilare il "rapporto di sbarco". Prato può esser considerato "lo storico" del molo Nino Ronco. Ha visto arrivare, nel 1952, la "Palmaiola", e vi può dire in un batter d'occhio, consultando i documenti conservati in una cartella verde, da dove veniva la nave, stazza, pescaggio, peso del carico e qualità, ora di attracco, d'inizio e fine dello scarico del minerale e del deflusso dai sili, quanti carri "talbots" ne furono riempiti e il peso di ciascuna vagonata. Può fare di più: può dirvi, sempre attingendo alla sua cartella, com'era distribuito il carico sulla "Palmaiola" in quel suo viaggio "inaugurale", e mostrarvi la disposizione del minerale ammucciato in ogni stiva. Sa ancora le caratteristiche e la disposizione dei boccaporti, i termini del contratto di noleggio, se la nave subì danni durante il viaggio, quante volte e quando tornò negli anni successivi al molo Nino Ronco, quanta acqua dolce le venne fornita prima che ripartisse.

Tutte queste cose Prato può dirvele di ognuna delle oltre mille navi che dal 1952 ad oggi sono giunte alla scarica, consultando le sue cartelle, disposte in bell'ordine nell'archivio, una per ogni nave arrivata.

La millesima cartella Prato l'ha riempita il 20 dicembre 1956, con l'arrivo della "Luisita Croce" dal porto brasiliano di Victoria con 7.942 tonn. di minerale.

C'è naturalmente una ragione pratica di tanta precisione nella raccolta dei dati relativi alle navi. A parte il controllo dei carichi, la conoscenza esatta della loro distribuzione e delle caratteristiche delle navi in arrivo consente di conoscere con anticipo l'andamento della scarica. In altre parole, di sbrigare il lavoro, quando la nave si presenta al molo con i suoi boccaporti spalancati, nel modo più rapido ed efficace.

La velocità di svuotamento di una nave dipende anche dalla sistemazione dei boccaporti, dalle caratteristiche delle stive e del carico, oltretutto, naturalmente, dalla potenza dei mezzi di scarico. Con le quattro gru a benna del molo, che hanno una portata di 10 tonnellate ciascuna e possono "mangiarsi" ad ogni aprir di ganasce, come abbiamo detto, fino a 5 tonnellate di minerale, una nave "difficile" si scarica in quarantott'ore, ed è già un buon risultato. Ma una nave di agevole scarica, come ad esempio la "Oscar Sinigaglia", si può vuotare fino all'ultimo granello di 15.000 tonnellate di carbone in 19 ore e mezza cronometrate.

Per rendere più facile il lavoro delle benne, nell'interno delle stive vengono messi in azione i cosiddetti "mezzi di tiraggio" che frugano fin negli angoli più riposti ammuccchiando il materiale sotto i boccaporti, a portata delle gru. Si tratta di pale meccaniche che spostano due tonnellate di minerale ad ogni "cucchiaiata" e di "payloaders", adatti per rimuovere il carbone una tonnellata per volta.

Ma a questo punto sarà bene inerpicarsi fino al "carrello" di una gru, lassù tra i tralicci d'acciaio, nella cabina dalla quale ognuno dei quattro gruisti di turno, con pochi gesti precisi, dirige i movimenti quasi umani della sua benna.

Dev'essere un mestiere di soddisfazione, quello del gruista. Aldo Gherone, di 30 anni, sposato con un figlio — ad esempio — se ne dimostra entusiasta. Entrato alla "Cornigliano" nel 1953 come manovale di stiva, sostenne due anni fa un esame e fu passato alle gru. "Col lavoro a terra non riuscivo a ingranare, a livello del mare non mi ritrovavo. Ora invece — dice — quando salgo qui sopra, e comincio a manovrare la benna, mi sento un altro". Nei primi tempi, la tensione nervosa era forte, perchè dirigere con due leve, una per mano, la gru e la benna, il braccio, il carrello e il ponte, nei loro sei movimenti diversi, non è faccenda da poco. A non saperci fare, basta sbagliare un gesto e la mostruosa bocca d'acciaio può chiudersi sul corpo del capostiva che, trentacinque metri più sotto, in piedi sul minerale stivato, guida la manovra affidandosi alla perizia del gru-



nuovo primato: 143.100 tonn. di materie prime scaricate al molo Nino Ronco

di sbarco, si decise di costituire uno sbarramento protettivo verso sud contro le ondate, lungo 250 metri, affondando su uno scanno subacqueo di pietrame le carcasse di due grosse navi cisterna già destinate alla demolizione, da recuperare dopo la ricostruzione della diga, già arrivata a buon punto. La prima nave, la "Brezza", venne affondata il 1° ottobre 1955, l'altra, l'"Alba", il 16 febbraio 1956. In tal modo fu consentito l'accosto al molo delle navi anche con mare moderatamente mosso.

Sotto le gru, si aprono quattro sili, serviti da tre binari ferroviari, in cui precipita la materia prima. Quando un silo è pieno, il bocchettista apre la bocchetta sul fondo e riempie uno dei grandi carri automotori "talbot", pronto sul binario corrispondente. Il carro, dopo la pesatura, si avvia ai depositi o ai forni. Il minerale di ferro viene portato ai frantoi che lo riducono alla giusta pezzatura destinata agli altiforni; il carbone fossile, su un sistema di nastri trasportatori va anch'esso al frantumatoio e poi alla cokeria per essere trasformato in coke metallurgico adatto per la carica degli alti forni.

Attualmente, al molo Nino Ronco arrivano solo minerale di ferro e carbone. Il rottame di ferro per i forni Martin viene infatti scaricato in porto, mentre il calcare per gli altiforni, che un tempo arrivava dal mare, proveniente dalla cava di Monte Rombolo (Piombino), oggi giunge con autocarri dalla zona delle "arene candide" di Finale Marina.

Come ogni porto che si rispetti, anche quello della "Cornigliano" ha le sue statistiche di "movimento merci". Ecco qui di seguito, suddiviso per anni e per tipo di materia prima, il grafico degli arrivi, espressi in tonnellate:

sta. Ma presto Gherone ci ha fatto la mano, anche perché il lavoro lo appassiona, ed ora, come i suoi colleghi, sarebbe capace di raccogliere delicatamente tra le labbra della sua benna una cicca gettata sulla tolda da un marinaio, senza nemmeno schiacciarla...

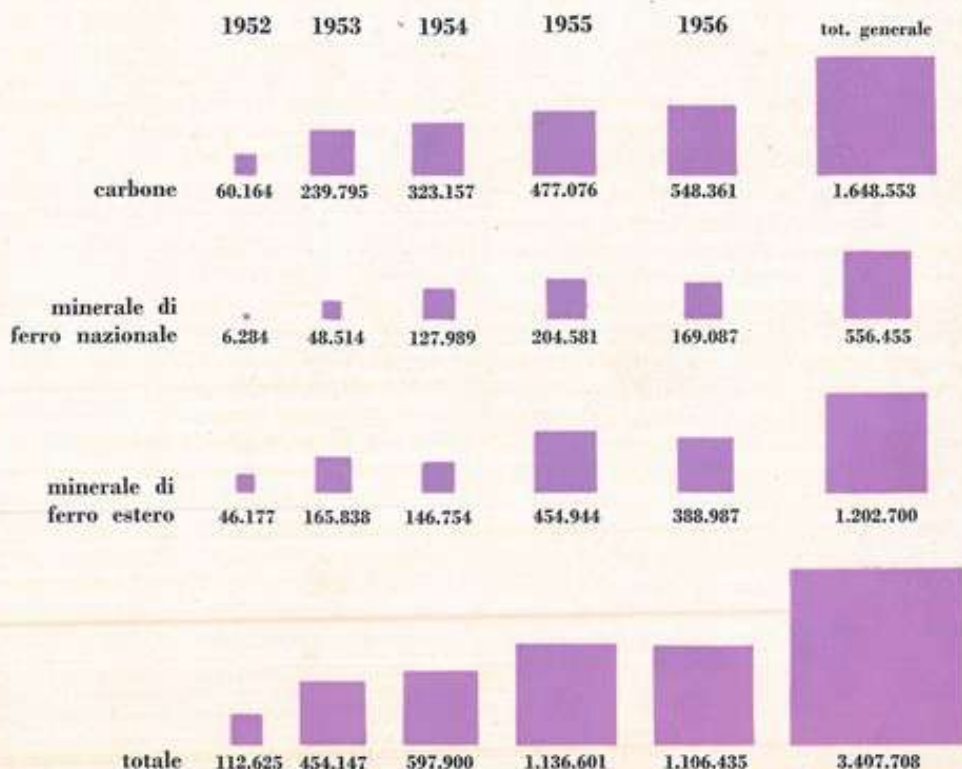
Tra il gruista e il capostiva l'accordo deve essere perfetto. L'importanza dei rapporti tra operai e operaio, del loro affiatamento, trova qui una ennesima, singolare conferma. Gherone lavora quasi sempre in coppia con il capostiva Santo Bottino. Dalla cabina della gru, sospesa tra cielo e terra, con tutto il panorama del porto e la distesa del mare a perdita d'occhio, Bottino gli appare piccolissimo, dentro la stiva, laggiù in fondo: il suo casco protettivo non è più grande della capocchia di un cerino. Eppure Gherone e Bottino si intendono quasi senza bisogno di gesti, e come loro, tutti gli altri, gruisti e capistiva, manovali, bocchettisti.

Dall'alto delle gru si può veder bene anche la tremenda falla aperta nella diga foranea dalla mareggiata del 19 febbraio 1955. Quando la diga cedette, il pontile del molo Nino Ronco fu investito in pieno dalle enormi ondate del mare aperto. La darsena petroli, che sorgeva alla testata del molo stesso, fu spazzata via, e anche gli impianti di sbarco subirono qualche danno, mentre si verificarono scalzamenti esterni ed interni alla banchina. L'afflusso per mare delle materie prime alla "Cornigliano" subì un arresto improvviso, perché le navi non osavano più attraccare al molo. Era come ormeggiarsi ad uno scoglio in mare aperto, col pericolo, se appena le acque erano mosse, di urtare contro il fianco del pontile. Ma non ci si perse d'animo. Entro breve tempo si ripararono i danni, e già il 25 febbraio, ad una sola settimana dalla mareggiata, una piccola nave, il "Pantalino", attracciava al molo Nino Ronco, tra i relitti ancora galleggianti, con 1.287 tonn. di

minerale nazionale. Ci vollero otto ore per scaricarla, e non fu impresa facile. Lo "storico" Prato annotò nella sua cartella: «disarica difficoltosa per risacca accentuata che provoca ampi movimenti alla nave». Infatti il "Pantalino" andò ad urtare contro il pontile, ma i danni, per fortuna, furono minimi. La sera dello stesso giorno si scaricò anche una chiatte con altro minerale. Tra molte difficoltà, riprendeva l'afflusso delle materie prime alla "Cornigliano".

Ci volle qualche tempo perché gli sbarchi tornassero alla normalità, ma con vari espedienti si riuscì ad ottenere una maggiore sicurezza per le navi. Fu così che, al rallentamento dovuto alla mareggiata, seguì un periodo di lavoro eccezionale, durante il quale furono superati tutti i precedenti primati di velocità nella discarica.

Sempre per migliorare le condizioni



Anche da questa statistica appare evidente il costante e sensibilissimo aumento delle richieste di materie prime, per soddisfare una produzione in rapido incremento. La diminuzione degli arrivi di minerale nel 1956 è dovuta a temporanee difficoltà di approvvigionamento, conseguenti alla crisi di Suez.

da Rotterdam, Anversa, Emden o Brema. Il minerale di ferro nazionale, se si esclude qualche carico proveniente dalla Sardegna, giunge dall'Elba, dove è imbarcato ai pontili della "Ferromin", il gruppo minerario facente capo alla "Finsider". Per quanto riguarda invece il minerale estero (al quale nel 1956 la

"Cornigliano" ma anche dei principali e più moderni produttori esteri consiglia di acquistare minerale ricco in modo da ridurre al minimo il consumo dei combustibili.

La nostra visita al molo Nino Ronco è così terminata. In altri articoli ci inoltreremo nel cuore del nostro stabilimento,

Record mensili

produzioni		gennaio 1957	febbraio 1957	precedenti punte massime mensili	
coke	tonn.	34.266	30.907	35.663	dic. 1956
ghisa	»	50.710	47.710	51.090	ott. 1956
acciaio	»	88.226*	76.040	83.072	dic. 1956
laminati a caldo	»	70.129*	57.764	69.077	dic. 1956
laminati a freddo	»	21.104*	17.940	21.064	nov. 1956
materie prime scaricate					
al molo Nino Ronco:	tonn.	143.100*	131.134	140.295	ago. 1956

* nuovo record assoluto.

Un altro dato interessante è rappresentato dal raffronto tra il numero delle navi arrivate e il loro tonnellaggio complessivo. Nel 1955 arrivarono alla discarica 332 navi con complessive 1.187.857 tonnellate di materie prime. Nel 1956 le navi arrivate sono state soltanto 215 ma con carichi per 1.106.435 tonnellate. Anche l'andamento del traffico al molo della "Cornigliano" non sfugge dunque alla tendenza generale all'aumento del tonnellaggio delle navi impiegate.

Ma un panorama esauriente del "movimento" al molo Nino Ronco non può ignorare le cosiddette "correnti di traffico", ossia le provenienze delle materie prime. L'85-90% del carbone impiegato dalla "Cornigliano" proviene dal classico scalo statunitense di Hampton Roads. Il resto è carbone della Ruhr, che arriva

"Cornigliano" ha attinto per il 47% circa del suo fabbisogno di tale materia prima) le provenienze sono diverse a seconda dell'impiego cui esso è destinato. Per gli altiforni si impiegano le ematiti provenienti dalle miniere indiane di Goa e imbarcate a Mormugao, e da quelle venezuelane (Puerto Ordaz). Per l'acciaieria il minerale estero arriva dal Brasile (Victoria), che ne fornisce attualmente alla "Cornigliano" 50.000 tonnellate all'anno in media, e dall'East Coast indiana (Madras, Masulipatam, Vizagapatam). Sono questi tra i minerali con più alto titolo di ferro (68-69% il brasiliano, 66-67% l'East Coast Indiano).

Per l'acciaieria arriva anche qualche buon carico dal Cile e dalla Liberia, dove pure si estraggono minerali ricchi di ferro. L'esperienza infatti non soltanto della

seguendo la via percorsa da quei 3 milioni e mezzo di tonnellate di materie prime giunte in questi primi cinque anni di attività al molo Nino Ronco.

Un complesso come la "Cornigliano" è simile a una città, nella quale ad ogni passo ci si può imbattere in cose note e in cose sorprendenti, e trovare argomenti per tante osservazioni singolari quanti sono i suoi abitanti. Ma, certamente, alla fine di ogni visita, potremo concludere — come dopo questa al molo Nino Ronco — che in ogni settore o reparto di una fabbrica, pur dietro le più grandiose e stupefacenti macchine che si possano immaginare, è sempre l'uomo, con la sua iniziativa, il suo spirito di colleganza e solidarietà con i compagni, a dare un significato al lavoro che compie, a farne qualcosa che sia degno di essere raccontato.



il lavoro del gruista richiede perizia e attenzione

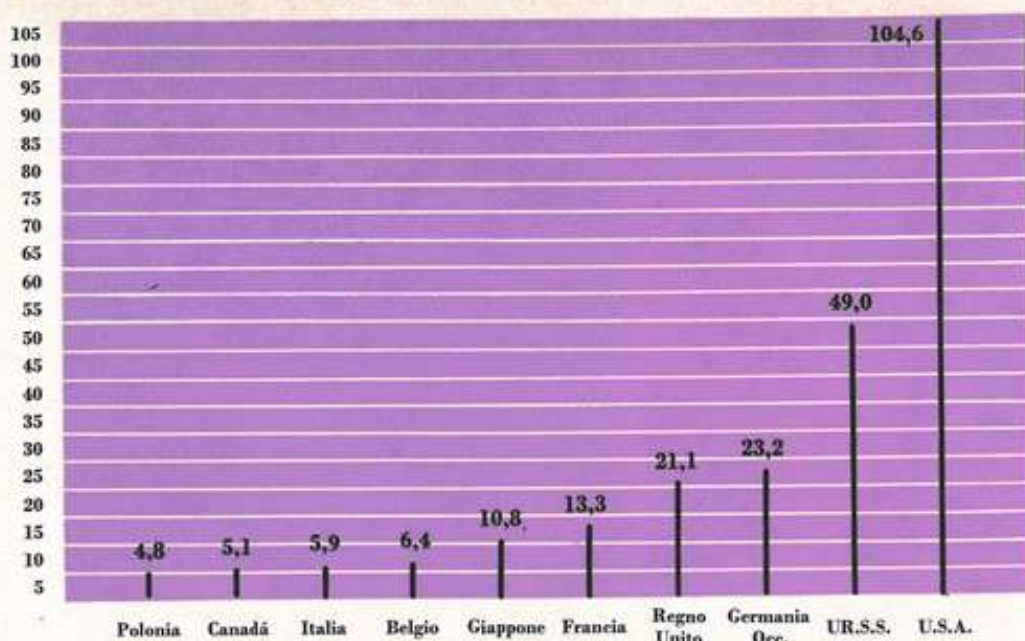
a sinistra:

con le 4 gru a benna del nostro molo occorrono meno di 20 ore per scaricare 15.000 tonn. di carbone da una nave come la "Oscar Sinigaglia"

a destra:

dalla cabina di una gru.





Visite dei familiari allo Stabilimento

Si comunica a tutto il personale che, a partire dal giorno 11 marzo c. a., riprenderanno le visite allo Stabilimento dei familiari del dipendente che ne farà richiesta.

Le visite per gli **operai e impiegati dello stabilimento** avranno luogo il giorno 11 di ogni mese.

Allo scopo di venire incontro all'interesse specifico dei familiari (per il lavoro svolto abitualmente dal loro congiunto), si è pensato di programmare preventivamente le visite allo Stabilimento, segnalando già fin d'ora quei reparti che di mese in mese verranno illustrati con particolare attenzione:

- 11 marzo - Acciaieria
- 11 aprile - Laminatoio a caldo
- 11 maggio - Laminatoio a freddo
- 11 giugno - Centrale Termica
- 11 luglio - Cokeria
- 11 agosto - Altiforni

Il personale ammesso alla visita non potrà superare il numero di 40, tra familiari e dipendenti che si trovino in ferie, riposo compensativo o fuori orario di lavoro. Qualora le richieste eccedessero il numero massimo consentito, si terrà conto, nelle precedenti, dell'ordine di presentazione delle domande stesse.

Si raccomanda l'osservanza delle seguenti norme:

1. Ritirare apposito modulo presso le singole Portinerie, compilarlo e restituirlo alla Portineria stessa che provvederà a farne inoltrare all'Ufficio REU.
2. Ogni bambino dovrà essere accompagnato da un congiunto.
3. I visitatori dovranno trovarsi alle 15,00 precise nell'atrio di Palazzo Bombrini (ingresso da Via L. Muratori).

I nominativi del personale ammesso alla visita, verranno esposti di volta in volta nelle varie portinerie.

Per quanto riguarda invece gli **impiegati della Sede e degli uffici staccati** le visite avranno luogo il primo sabato di ogni mese a partire dal mese di aprile.

Si prega la massima puntualità per quanto riguarda la presentazione a Palazzo Bombrini, e si richiama l'attenzione

degli interessati sullo spostamento d'orario (dalle ore 14,30 alle 15) dato l'approssimarsi della stagione calda.

Alloggi INA-CASA

Si porta a conoscenza del personale dipendente che da parte della gestione INA-CASA sono stati approvati i progetti dei primi due caseggiati dei sei da costruirsi dalla Società in applicazione dell'art. 11 della legge 1148 del 26 novembre 1955.

Poiché i detti progetti avevano già precedentemente ottenuta l'approvazione dei competenti organi comunali, i relativi lavori sono stati ormai appaltati e si prevede conseguentemente che, entro la fine di marzo l'impresa appaltatrice darà inizio ai lavori.

Trattasi di un primo complesso di n. 44 alloggi per complessivi n. 219,5 vani e più precisamente:

- n. 32 appartamenti da vani n. 5
- n. 7 appartamenti da vani n. 6
- n. 5 appartamenti da vani n. 3,5

Tali appartamenti verranno assegnati con patto di futura vendita ai dipendenti della Società, oppure in locazione in conformità alle norme che regolano la gestione INA-CASA.

Si porta a conoscenza del personale che a suo tempo si è prenotato per assegnazione alloggio INA-CASA, secondo il bando aziendale emesso in applicazione dell'art. 8 della legge 26-11-1955, che il Consiglio di Amministrazione della Società, in data 30 gennaio 1957, ha deliberato di procedere all'acquisto del terreno di Calcinara, a suo tempo prescelto dalla maggioranza dei prenotati, per le costruzioni di alloggi con promessa di vendita.

I singoli prenotati saranno tenuti al corrente dello svolgimento delle pratiche connesse alle costruzioni in oggetto.

Prenotazione alloggi

In relazione ai programmi allo studio o in corso per la realizzazione di case per i dipendenti, al servizio competente occorre conoscere le necessità del personale.

Pertanto nel più breve tempo possibile gli interessati dovranno segnalare le loro necessità all'Ufficio RAS per il personale in forza alla Sede, all'Ufficio REU per il personale dello Stabilimento.

Le segnalazioni dovranno essere motivate e documentate con particolare riferimento ai casi di assoluta necessità ed urgenza.

Il premio Cornigliano

Tra i vari prodotti che si sono andati affermando nel mondo in questi ultimi anni, il lamierino smaltato con le sue svariatissime applicazioni nella architettura e nell'edilizia è senza dubbio uno di quelli che ha bruciato le tappe nel modo più vertiginoso.

Negli ultimi quindici anni la produzione di smaltati negli Stati Uniti è aumentata esattamente di venti volte per fatturato e il nuovo prodotto continua ad affermarsi anno per anno con crescente rapidità.

Al fine di promuovere anche in Italia la applicazione del lamierino smaltato nell'architettura e nell'edilizia, la nostra società ha voluto bandire il « Premio Cornigliano » dotato di premi per 2 milioni e mezzo di lire, aperto ad architetti, ingegneri, disegnatori industriali, tecnici ed artisti residenti in Italia.

I concorrenti dovranno presentare uno o più progetti di esterni per negozi, esercizi pubblici, stazioni di servizio, ecc. da realizzare mediante l'applicazione di pannelli di lamierino d'acciaio smaltato su strutture preesistenti.

Finora la risposta al nostro bando di concorso è molto incoraggiante e già numerosissime sono le lettere che ci sono pervenute da tutta Italia e nelle quali ci vengono richiesti chiarimenti e precisazioni.

Sempre allo scopo di dare la maggiore diffusione al nostro premio, il giorno 9 febbraio scorso un folto gruppo di architetti lombardi, appositamente organizzato da Milano, ha visitato il nostro stabilimento ed il 25 dello stesso mese una conferenza stampa è stata tenuta a Roma nei locali della rivista « L'Architettura » per illustrare le finalità del concorso.

*

Elezioni commissione interna

Nei giorni 21, 22 e 23 gennaio si sono svolte nel nostro stabilimento le elezioni per il rinnovo della Commissione Interna.

Il dettaglio dei voti è il seguente:

operai:

Cisl	voti	2966 (2182) (*)
Fiom	»	712 (793)
Cisnal	»	245 (234)
Uil	»	116 (120)

impiegati:

Cisl	voti	508 (408)
Cisnal	»	44 (75)
Uil	»	54 (—)

I 13 seggi sono stati così ripartiti:
Cisl 10, Fiom 2, Cisnal 1.

Risultano eletti: (operai) Del Canto Rinaldo, Bellei Mario, Barisone Giuseppe, Griso Alfredo, Lanza Pietro, Scarsi Giovanni, Turbati Rino, Tosini Luigi, per la Cisl; Fasciotti Pietro, Casalino Giovanni, per la Fiom; Viviani Enzo, per la Cisnal; (impiegati) Lepori Beniamino, Parisi Aldo, per la Cisl.

(*) I numeri fra parentesi si riferiscono ai risultati dell'anno precedente.



Dagli scali di Muggiano è scesa in mare il 3 marzo la nostra motonave "Orsa Minore" che entrerà a far parte della flotta della Sidermar. La moderna unità che stazza 15.800 tonn. sarà adibita al trasporto del carbone dagli Stati Uniti per il nostro stabilimento. (Nelle foto: due momenti del varo)



oggi il ritmo di produzione della Fiat è sulle 1200 vetture al giorno, una ogni due minuti

Una visita alla Fiat

Questo articolo è il primo in una serie che si propone di esaminare la destinazione dei nostri prodotti e la trasformazione che di essi viene fatta dalle numerose industrie che impiegano il nostro acciaio.

A Cornigliano c'era il sole, che giocava con riflessi argentei sui rotoli di lamierino allineati su un lungo treno merci in partenza per il nord.

A Torino ho trovato la neve, e una leggera coltre di nebbia che dava alla sua architettura armoniosa una velatura divisionista.

Ma io non ero venuto qui per fare passeggiate romantiche lungo i viali del Valentino, nè per ammirare le piazze grandi e regolari, nè per comprare "tumin e seiras" a Porta Palazzo.

Io ero venuto qui per seguire le tracce di quei rotoli di acciaio che avevo visto in partenza a Cornigliano, e quelle tracce mi hanno portato alla FIAT, questa enorme città nella città, o meglio questa incarnazione moderna della città, che si accampa ovunque, con ben venti stabilimenti, dove lavorano oltre sessantacinquemila dipendenti.

Ho visto così una Torino sconosciuta (ma non troppo), una Torino inedita (ma non tanto), una Torino pulsante di lavoro e di vita, che non è più quella di Guido

Gozzano, nè tanto meno la città dei "bugianen".

Una città che io ho visto come una gigantesca macchina, dalle mille membra, dove ci sono uomini, macchinari, cavi, fili, schede perforate, nastri trasportatori, navate immense, luci, colori; una macchina dove entrano i nastri d'acciaio arrotolati ed escono eleganti automobili pronte per l'uso.

La mia visita è cominciata, necessariamente, dagli uffici centrali, posti in due eleganti e moderni palazzi di Corso Marconi, a un tiro di schioppo dalla stazione di Porta Nuova, dove mi è stata messa a disposizione, con antica cortesia, una modernissima documentazione, che parla con l'eloquenza sintetica delle cifre, di una attività sempre crescente e di un ritmo produttivo che lascia perplesso.

Nel 1955, ad esempio, sono state costruite 228.714 automobili (duecentoventottomilasettecentoquattordici) pari a seicentotrentasei automobili al giorno) oltre a 21.585 veicoli industriali.

L'esportazione, partita praticamente da zero nel dopoguerra e giunta appena a 9.000 nel '47, ha raggiunto nel '55 le 71.000 autovetture e i settemila trattori.

Ma al momento attuale escono già 1.200 vetture al giorno, cioè il doppio della produzione di un anno fa, vale a dire con largo calcolo una vettura in meno di due minuti.

Dalla sede sono stato accompagnato alla "Sezione Ferriere", un impianto poderoso e vastissimo, che rompe la pianura verso la Stura con le alte ciminiere e i forni rincaignati.

Si tratta di una acciaieria Martin, una acciaieria elettrica con 4 forni ad arco, un laminatoio Blooming, molti altri vari impianti di laminazione a caldo etc., e di un impianto completo per la laminazione a freddo.

È davanti a tale impianto, infatti, che io ho trovato le lunghe file di vagoni coi nostri rotoli di lamiera, con le loro brave targhette "Cornigliano S.p.A.", e nell'interno montagne dei nostri rotoli, montagne continuamente rinnovantesi, quotidianamente, man mano che il laminatoio a freddo le inghiotte con voracità inesauribile.

Il processo è noto, e comunque per noi intuitivo: il nostro acciaio viene acquistato dalla Fiat laminato a caldo, e subisce poi il processo di laminazione a freddo. C'è un impianto di decapaggio continuo, un laminatoio reversibile a 4 cilindri, da 80 pollici, che ottiene nastri larghi fino a 1.850 mm., quindi un impianto di lavaggio, varie batterie di forni di ricottura in cassa e, infine, un laminatoio per skin-pass che ottiene un allungamento del nastro pari all'un per cento. Poi i rotoli sono tagliati da una cesoia automatica continua e ridotti in lamiere e striscie.

Il reparto lavora 365 giorni all'anno, con tre turni, ed uno speciale accordo tra direzione e maestranze lo esclude da scio-

peri, fermate festive e da qualsiasi interruzione. Qui vengono decapate 800 tonnellate di materiale al giorno, e ogni giorno escono, tagliate in lamiere o striscie, oltre 650 tonnellate. Si capisce che se noi, ad esempio, interrompessimo l'invio dei rotoli il magazzino di questo impianto che io ho ammirato per le sue montagne di materiale si vuoterebbe in pochi giorni. L'economia nazionale (e non solo nazionale) è ormai un corpo unico, per cui la circolazione non può arrestarsi in un qualunque singolo organo senza compromettere l'equilibrio generale.

Le lamiere dunque, lucide nella loro veste nuova, tagliate in dimensioni varie su un piano rettangolare, si avviano in pacchi ordinati e scrupolosamente "identificati" al magazzino, donde usciranno per raggiungere i vari stabilimenti Fiat, a seconda che siano destinate a diventare un frigorifero, un trattore, un autocarro o una elegante vettura. Io le ho seguite, appunto, verso questa ultima destinazione, e mi sono trovato così di fronte al famoso stabilimento di Mirafiori, un capolavoro di architettura industriale e di funzionalità, che abbraccia una zona di 1.400.000 m², dei quali 620.000 di area coperta.

Le officine "Mirafiori" sono costruite a piano orizzontale assoluto (l'esperienza ha dimostrato essere questo il sistema migliore, contrariamente a quanto si pensava quando si costruì il "Lingotto", stabilimento a piano completamente verticale, nel quale le lamiere entravano a pianterreno e la macchina nasceva via via ai vari piani, fino alla pista di collaudo piazzata sul tetto dell'edificio) con edifici dell'estensione incredibile, dietro la facciata verticale costituita dal palazzo degli uffici. Bisogna aggiungere che sotto gli edifici corrono oltre undici chilometri di gallerie sotterranee, mentre lo sviluppo dei binari ferroviari interni è di oltre venti chilometri.

A fianco (o a tergo, per essere precisi) della enorme officina di lavorazione e di montaggio delle parti meccaniche e della carrozzeria delle automobili, sorge il nodo caratteristico della pista di collaudo lunga due chilometri e mezzo.

Ma cominciamo dalle lamiere appena arrivate: si tratta in questo caso di lamiere da 2.800 x 1.470 x 0,7, accumulate davanti alla "linea 6", cioè alle grandi presse per lo stampaggio a freddo della carrozzeria della "600". Lo stampo è in questo momento quello dei padiglioni, cioè del tetto della vettura. Le sei presse sono allineate una dietro l'altra, come demiurghi in attesa di soffiare nuova forma, cioè nuova vita, nelle lamiere. La lamiera viene posta sotto la 1^a pressa, della potenza di 1.500 tonnellate: la pressa si abbassa, si rialza, la lamiera ha già preso la forma del tetto, e passa alla seconda pressa. Una "schiacciata" silenziosa e si passa alla terza, e così fino alla sesta. Nel dettaglio, vi dirò che la prima pressa "forma" la lamiera con azione di

EUROPA OCCIDENTALE

treni continui e semi-continui per larghi nastri a caldo

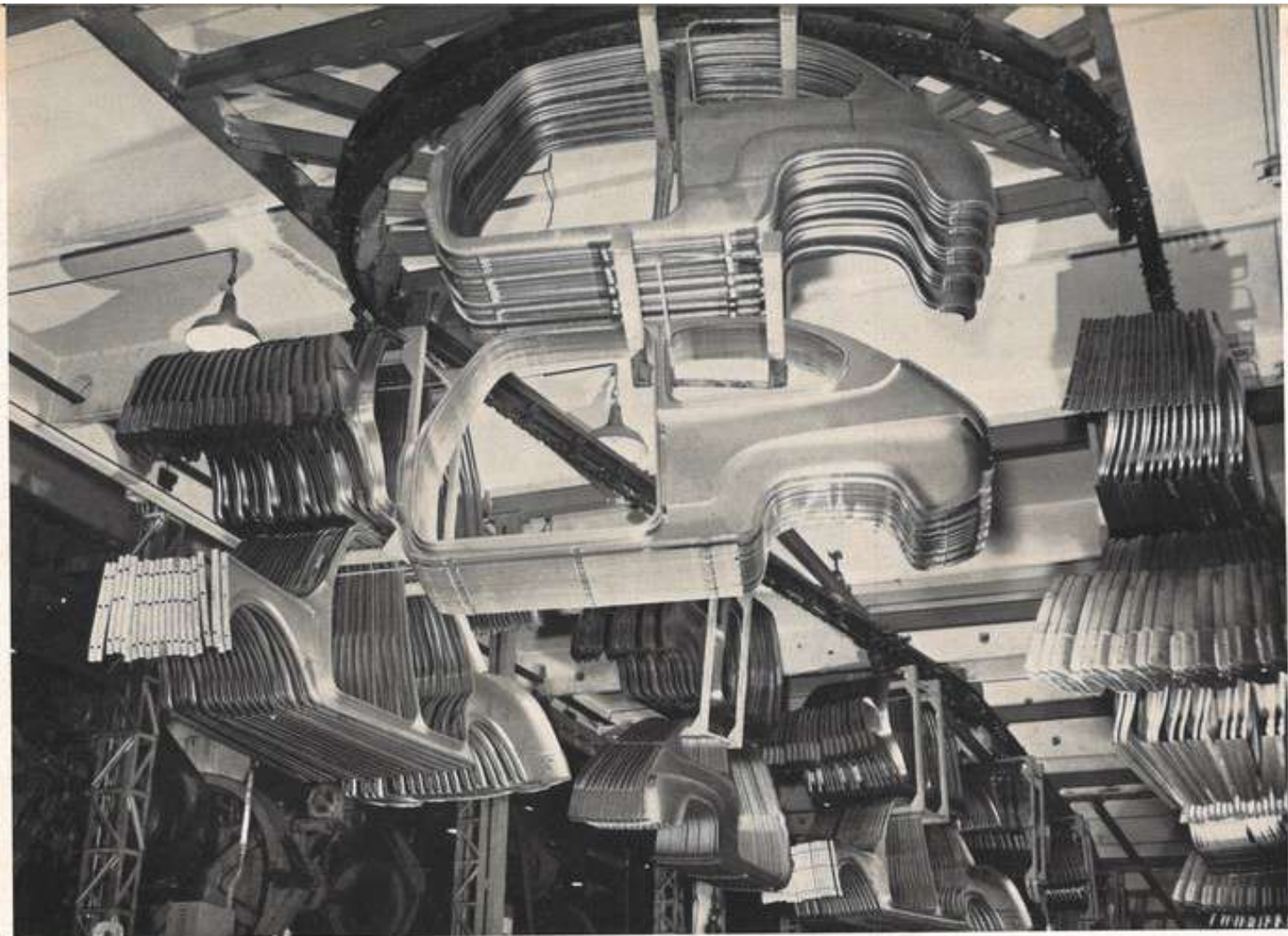


- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1 - N. Y. Breedband | - Ijmuiden (Paesi Bassi) |
| 2 - Cornigliano S.p.A. | - Genova-Cornigliano (Italia) |
| 3 - Société anonyme métallurgique d'Espérance-Longdoz | - Liège-Longdoz (Belgio) |
| 4 - Société anonyme d'Ougrée-Marihay | - Liège-Ougrée (Belgio) |
| 5 - Société lorraine de laminage continu (SOLLAC) | - Sérémainge-Ebange (Francia) |
| 6 - The Steel Company of Wales, Ltd. | - Margam, Port Talbot (Inghilterra) |
| 7 - John Summers & Sons Ltd. | - Shotton, Chester (Inghilterra) |
| 8 - Richard Thomas & Baldwins Ltd. | - Ebbw Vale (Inghilterra) |
| 9 - August Thyssen Hütte A.G. | - Duisburg-Hamborn (Germania Occ.) |
| 10 - Union sidérurgique du Nord de la France (USINOR) | - Denain-Montataire (Francia) |
| 11 - Vereinigte Oesterr. Eisen und Stahlwerke A.G. (VOEST) | - Linz-Donavitz (Austria) |

Il Consiglio d'Amministrazione della Finsider in visita al nostro Stabilimento

Il giorno 1 marzo si è riunito a Genova, presso la nostra Società il Consiglio di Amministrazione della Finsider presieduto dal Dr. Antonio Ernesto Rossi e con la partecipazione del Dr. Sernesi - Direttore Generale dell'I.R.I. e del Prof. Manuelli - Direttore Generale della Finsider.

Dopo la riunione il Consiglio ha compiuto una dettagliata visita al nostro stabilimento soffermandosi con particolare interesse presso i nuovi impianti che permetteranno di raggiungere una produzione di 1 milione di tonnellate di acciaio, meta che fino a qualche tempo fa sarebbe sembrata del tutto irraggiungibile.



le fiancate delle vetture vengono trasportate dalle presse mediante una serie di convogliatori

doppio punzonamento, la seconda pressa trancia la luce anteriore e quella posteriore (cioè trancia le due finestre del padiglione, che cadono da un lato come i ritagli di pasta quando si fanno i ravioli), la terza rifila le due luci, la quarta effettua una rifinitura perimetrale, cioè trancia via i bordi, la quinta dà un assestamento definitivo e la sesta pressa fa la risvoltatura delle alette anteriori.

Dopo di che il "padiglione" è terminato. Ma tutto questo avviene in pochi secondi, una lamiera dopo l'altra, una pressa dopo l'altra. Di solito un lotto di questo genere si aggira sui nove-diecimila pezzi; poi si cambiano gli stampi (si metteranno quelli per la fiancata destra, per la fiancata sinistra, per le portiere etc.) e si ricomincia. Frattanto, nelle altre "linee" di presse, avviene lo stesso per i tipi "1.100", "1.400" e "1.900".

Dopo le presse i "pezzi" si affidano ai trasportatori aerei, questi grandiosi e affascinanti protagonisti del reparto. Sopra le vostre teste vedete girare, come in una giostra, le portiere, i padiglioni, le fiancate, nel loro lucente colore argenteo.

Ma a questo punto si entra nel vivo della produzione e del montaggio, in un "luna

park" enorme, che si perde a vista d'occhio, dove le corsie sono costituite da centinaia e centinaia di macchine di ogni tipo, sorvegliate da operai in tuta blu, e col soffitto che non si vede, a causa di queste "giostre" che trasportano in volute sinuose i loro "pezzi".

Dapprima le diverse parti che ho descritto, che confluiscono nella misura voluta (cioè, ovviamente, tante portiere, tanti padiglioni, tante fiancate etc.) al punto di saldatura, dove la vettura, cioè la carrozzeria, nasce nel suo scheletro, in men che "un fiat". Io sono rimasto sbalordito: sul manichino (chiamiamolo così) sono posate le diverse parti, tre operai con saldatrici multiple si avvicinano e "sparano" alcune raffiche: tata, taratata, tata ta. La carrozzeria è saldata e pronta. L'arresto è di pochi secondi. E la giostra continua a girare, con le sue carrozzerie che se ne vanno alla verniciatura, alla posa dei sedili, etc.

Poi tornano, sempre appese per l'aria, coi loro vivaci colori, ed il binario aereo le porterà esattamente sulla catena di montaggio, sulla rispettiva catena di montaggio, naturalmente, che ce ne sono attualmente tre: una per la popolare "600", una

per la "1.100" sia normale che TV, e una per le "1.400" e "1.900".

Le "catene di montaggio successivo" sono semplicemente sbalorditive, per la precisione cronometrica delle operazioni, per la rapidità, per il sincronismo, per l'apparente semplicità che nasconde invece (è intuitivo) una complessità di problemi e di soluzioni: fa pensare a certe costruzioni infantili con parallelepipedi, uno sull'altro, fino ad ottenere il castello incantato; o ad un solitario di carte perfettamente riuscito, dove con trepidazione si teme di vedere una carta fuori posto, ed invece tutto va a posto, col massimo ordine.

La catena ha inizio con la posa dell'assale posteriore, che si collega poi con la trasmissione, e le ruote anteriori, e così via. I "gruppi" sono collocati in stazioni successive ai due lati della "catena", per così dire a lisca di pesce.

E qui bisognerà aprire una breve parentesi per il motore e le apparecchiature elettriche: essi hanno subito un ciclo di lavorazioni che li hanno portati, alla fine, all'appuntamento, cioè al loro posto nella "lisca di pesce". Il basamento del motore, il gruppo dei cilindri, il cambio di velocità, tutto insomma ha seguito una lunga linea

l'auto, acquistata la sua forma, si avvia verso il montaggio finale

dal momento dell'inizio della "catena" al momento in cui la vettura è pronta ad uscire sulle strade passano circa 2 ore e mezza

di lavorazione automatizzata, con macchine che compiono sei o sette operazioni basilari in una volta, e con nastri trasportatori che corrono, a differenza di quelli delle carrozzerie, sul pavimento o addirittura sotto il pavimento, per non ingombrare punti di passaggio. Così, man mano che la "linea" corre in avanti, si pone il cambio, il volante, il motore. Per i tipi "1.100" è la carrozzeria che scende a ricevere il motore (dato che è più leggera), per la "600" è invece il motore (che è più leggero) che sale a raggiungere la carrozzeria. Intanto, in stazioni successive, si sarà messo a punto l'impianto elettrico, l'imbottitura interna, i comandi, etc., poi si montano le ruote, finché la vettura è ormai completa. Le ruote già toccano terra, si prova l'impianto elettrico, si mette la benzina, la vettura è pronta, sale al volante un operaio collaudatore e se la porta via, alle prove. Le prove vengono effettuate per una gran percentuale su due rulli (come fanno i ciclisti quando si allenano in palestra), per una percentuale minore di vetture sulla pista di collaudo oppure direttamente sulla strada.

Dal momento dell'inizio della "catena" (posa dell'assale posteriore) al momento di uscita della vettura coi suoi mezzi passano in media due ore e mezza.

Capito? Questa la favola che io ho veduta coi miei occhi alla Fiat, e che ho



cercato di raccontare col più realistico dei linguaggi, quale l'argomento richiedeva.

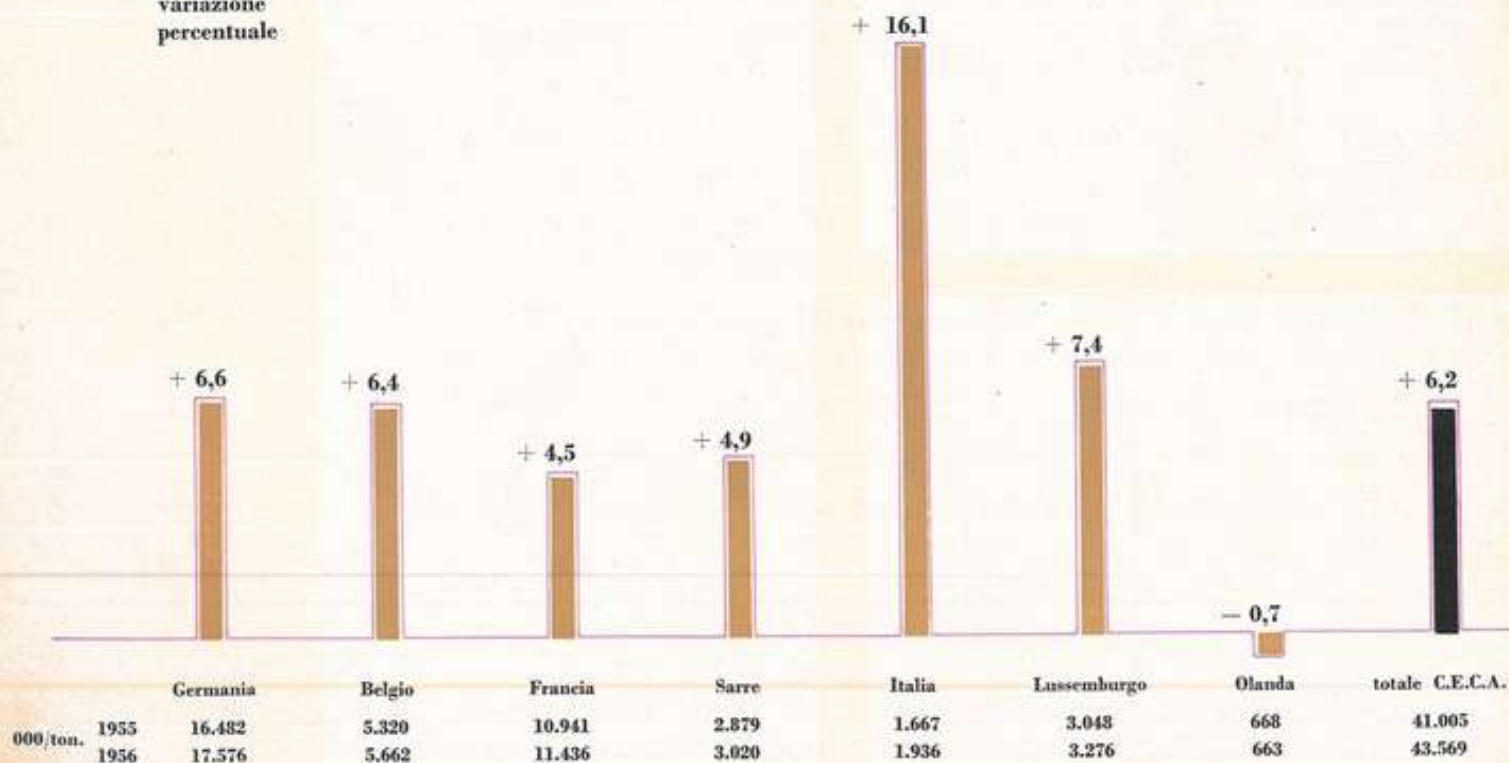
Ma i colori, oh! i colori di quelle auto che viaggiavano per il soffitto, come erano vivi, e come parlavano di aria aperta, di strade assolate, di una umanità indaffarata oppur sognante. E di civetteria: c'erano

tutti i colori più tenui, e ogni tanto anche quelli più vivi, che volevano far colpo. D'Annunzio aveva ragione a dire che l'auto è femmina.

Qui infatti Torino, la capitale della moda femminile, veste ad ogni cambiar di stagione le sue auto coi colori più belli.

C.E.C.A. - Produzione di ghisa nel 1955 e 1956 (compresi la ghisa manganesifera ed il Fe-Mn carburato)

variazione
percentuale





a sinistra dall'alto in basso:

- quadro di Emilio Podestà, primo premio di pittura al primo concorso di pittura e scultura bandito tra i soci del nostro dopolavoro aziendale.
- gita a Moena organizzata dalla sezione sport invernali il 29-12-56.
- concerto vocale e strumentale con la partecipazione del soprano Giovanna Vinci e del baritono Sergio Tacchi.
- "La contadina astuta" di G. B. Pergolesi è stata rappresentata nel salone di Palazzo Bombrini il 10-1-57.



◀ La befana dei piccoli nel nostro Stabilimento.