



All'indagine sulla nocività nel reparto VERNICIATURA ha partecipato un gruppo di 11 operai. Quando il gruppo si è riunito, dopo aver già svolto la relazione sull'ambiente di lavoro, si è collettivamente costruito uno schema del reparto che illustrasse il ciclo di lavorazione e le posizioni dei partecipanti al suo interno.

Non avendo mai l'insegnante visitato un reparto di verniciatura, questo momento è stato essenziale dal punto di vista della comprensione delle relazioni e dell'apertura di una discussione.

La pianta del reparto, così com'è, meritava una spiegazione più dettagliata, alla quale ha provveduto in seguito la coordinatrice con la descrizione accurata di tutte le fasi di lavorazione attraverso cui passa la vettura nel reparto verniciatura. Da questa descrizione che premettiamo all'indagine sull'ambiente di lavoro, è possibile notare solo alcune omissioni sulla pianta per quanto riguarda le fasi del circuito di fondo (linea 412, 1) dove del resto solo due dei corsisti lavorano.

Dalla lastratura la scocca, attraverso il tunnel, viene mandata nel reparto verniciatura tramite convogliatore aereo.

Le lavorazioni di verniciatura si dividono in due momenti:

- circuito di fondo;
- circuito di smalto.

Nel reparto verniciatura lavorano 750 operai circa. I turni sono due, primo e secondo.

### 1) CIRCUITO DI FONDO

La scocca, proveniente dall'accumulo aereo, trasportata da catena aerea, entra nel circuito dove si provvede manualmente alla prima sgrassatura con petrolio e acidi; ultimata questa operazione passa sotto una doccia e, al termine di questo lavaggio, entra nel tunnel di "bonderizzazione" (interamente automatico) dove subisce ulteriori lavaggi sia per immersione che per spruzzatura automatica con acqua calda e soda.

La scocca viene, prima dell'uscita, fatta asciugare in un forno ad oltre 100° di temperatura e dopo il raffreddamento esce dal tunnel e da questo momento si iniziano le operazioni di preparazione per l'elettroforesi. La scocca continuando a viaggiare ad alcuni metri da terra, attraversa una prima passerella dove viene applicata lo scotch per proteggere i filetti e si inseriscono due tubi -ai quali sono collegati gli elettrodi- entro i bancali. Nel secondo tratto della passerella, che è più alto, viene messo nel baule un attrezzo in ferro (detto il ragno) il quale, dopo essere stato collegato agli elettrodi, viene a sua volta collegato al carrello che emette corrente.

Mentre la scocca gira per entrare nella vasca di elettroforesi due operai l'asciugano con pistole ad aria compressa. Ultimata questa fase la scocca è pronta per entra

re nel tunnel dell'elettroforesi dove, ad immersione, viene applicato l'antiruggine; all'uscita dalla vasca la scocca passa sotto una doccia (dove viene tolta l'eccedenza di vernice) e poi asciugata con aria calda.

All'uscita del tunnel gli operai provvedono ad asportare gli elettrodi, il ragno, i tubi dai bancali e posano le scocche sul carrello, mentre più avanti con pistole a d'acqua demineralizzata ci si occupa di portar via i residui dalle parti scatolate delle scocche; successivamente le scocche vengono asciugate con pistola ad aria.

Proseguendo il cammino la scocca entra nel forno di essiccazione (temperatura 200°) dove rimane per circa 40 minuti, e prima di uscire e andare nel polmone aereo, passa attraverso il raffreddamento in tunnel.

Con queste operazioni si chiude la fase del ciclo riguardante l'applicazione della vernice antiruggine. Dall'accumulo aereo la scocca viene immessa su una linea a terra dove vengono applicate protezioni sigillanti e tappeti insonorizzati.

Ultimate queste operazioni, la scocca entra in un fornetto a 80° e all'uscita dal forno va all'accumulo aereo dal quale ridiscende e, prima di entrare nella cabina mano di fondo, viene carteggiata a mano e pulita con pistole ad aria compressa.

Sul bordo della cabina mano di fondo due operai ripassano manualmente tutta la vettura con uno straccio imbevuto di sostanze oleose, in modo da togliere la polvere residua ed alzano il cofano.

La scocca, quando è nella cabina mano di fondo viene, da una coppia di operai, spruzzata internamente, mentre esternamente è verniciata da spruzzatori automatici; al termine della cabina un'altra coppia di operai provvede a verniciare le parti esterne della vettura lasciate scoperte dagli spruzzatori automatici.

All'uscita dalla cabina la scocca entra in un forno per la cottura a 150°, per poi essere raffreddata. A questo punto inizia l'ultima parte del ciclo che riguarda il circuito di fondo.

Uscendo dal forno alla scocca che viaggia ad alcuni metri da terra, viene applicato manualmente l'antirombo sotto-scocca, poi la catena si abbassa e si dà l'antirombo nella parte interna dei cofani (queste solo per taluni tipi di vettura). La scocca poi prosegue lungo la linea dove una squadra di operai (lattonieri) provvede a riparare i bolli prima che vada all'accumulo aereo.

## 2) CIRCUITO DI SMALTO

Nel circuito di smalto tutte le operazioni servono in generale a preparare la scocca perchè possa ricevere la nuova mano di vernice. Nel processo di lavorazione si possono individuare tre momenti essenziali: preparazione, verniciatura, finizione.

Le linee sono tre, due per i colori pastello di cui solo una funziona a piena potenzialità e una per il metallizzato.

A queste si aggiunge poi la linea del bicolore e macchine difettose.

La scocca, trasportata da catene aeree viene sganciata e depositata su una linea fi

loterra che la trasporterà lungo tutto il circuito.

Una volta immessa nel circuito di smalto inizia la prima levigatura che è fatta ad acqua e manualmente, alla fine di questo tratto -dove si procede anche alla revisione - la scocca viene pulita manualmente con pezze di panno imbevute di sostanze oleose. Con queste operazioni si vuol rendere la mano di fondo uniforme, eliminando le anomalie.

Alla fine della levigatura la scocca entra in un forno di asciugatura ed esce in prossimità della cabina di sottosmalto. Prima dell'entrata in cabina la linea gira, e c'è un tratto piuttosto breve dove si procede a coprire le parti non coperte dalla vernice (mano di fondo) usando una sostanza denominata Preimer; questa operazione è chiamata spumino.

All'inizio della cabina di sottosmalto una coppia di operai toglie gli eventuali residui con uno straccio sintetico (De Grej); la scocca prosegue lungo la cabina del sottosmalto dove una prima coppia di operai, con pistole manuali, spruzza la parte interna (cofani, portiere, baule), mentre la parte esterna viene prima verniciata con pistole automatiche e poi ripassata da un'altra coppia di operai. Ultimate queste operazioni la scocca entra nel forno di essiccazione e da qui passa al raffreddamento e poi alla seconda levigatura ad umido con macchinette. Con questa serie di operazioni vengono eliminate le gocce di vernice e si tamponano i difetti.

Alla fine della linea la scocca viene asciugata prima con pistole e poi entra in un forno di asciugatura ed esce in prossimità della cabina di smalto. Prima di ricevere la mano di smalto la scocca viene revisionata e si coprono le parti scoperte (spumini) successivamente la vettura viene pulita manualmente con il De Grej.

Ora la scocca è pronta per ricevere la mano di smalto. All'inizio della cabina ci sono due coppie di operai che spruzzano esternamente tutta la scocca e la parte interna, poi passa sotto gli spruzzatori automatici (due volte: ci sono 6 Schweizer) e per finire c'è una coppia di operai che spruzza dove gli Schweizer non sono arrivati e un'ultima coppia ripassa completamente la scocca.

Dalla cabina le scocche passano al forno di cottura che, nel primo tratto, ha una temperatura di 30° che poi arriva a 150°, e quindi vengono raffreddate. All'uscita, dopo il controllo, vanno o in finizione o alla linea bicolore oppure al recupero, fa sì che rappresentano il terzo momento del processo di produzione dei circuiti di smalto.

Dopo aver seguito le avventure della scocca nel reparto Verniciatura, vediamo ora come stanno gli operai che lì lavorano. Degli undici corsisti, 6 lavorano alla levigatura del circuito di smalto e due sono cabinisti sempre del circuito di smalto; uno è addetto agli spumini. Due si trovano nel circuito di fondo e precisamente all'inizio (lavaggio con acido) e nei "tappetini".

C'è innanzitutto da notare una forte nocività generale di reparto, dovuta a fattori chimici: vernici e solventi che si disperdono nell'aria, a polveri sollevate nella

levigatura a secco, all'umidità provocata dalla levigatura ad acqua e dai forni di essiccazione e infine al rumore le cui fonti sono molteplici (catene a terra e aeree, forni di asciugatura, macchinette levigatrici ad aria e a pressione, ecc.).

Riportiamo per intero la relazione di un corsista che dà un primo quadro dei fattori più appariscenti di nocività generale del reparto:

"Il nostro reparto è uno dei più nocivi in quanto c'è tanta esalazione di solventi. Per quanto queste esalazioni siano contenute con degli aspiratori, una certa percentuale viene a disperdersi in mezzo al reparto, così una certa dose viene aspirata da tutti noi.

Rumore: essendo il reparto molto grande il rumore è costante e molto fastidioso da sopportare, con tutte le catene in movimento sia quelle al piano terra, sia quelle che sono sospese a 3 o 4 metri da terra. Oltre al rumore delle catene ci sono anche le ventilazioni del forno per raffreddare le scocche che passano all'interno, essendo il forno fatto tutto in lamiera c'è una vibrazione enorme e così il rumore aumenta ancora.

Polvere: alla scocca viene data una mano di verniciatura, viene carteggiata a mano con della carta abrasiva, per togliere la polvere viene usata una pistola ad aria compressa e così tutta la polvere viene sollevata per aria con delle conseguenze immaginabili. Qui si riscontrano i seguenti casi: irritazione della gola, arrossamento degli occhi, foruncoli in varie parti del corpo.

Umidità: un'altra fase di lavorazione molto brutta è la levigatura delle scocche in quanto viene fatta con delle macchinette ad aria, a pressione e acqua. Per fare questo lavoro bisogna mettere degli stivali di gomma, un grembiule sempre di gomma, una maschera per riparare il viso e guanti di gomma. Lavorare per otto ore con gli stivali ai piedi provoca una sudorazione ed un arrossamento ai piedi; certe volte alle punte delle dita viene fuori sangue. Senza guanti non si può proprio lavorare perchè la macchinetta da levigare ha dei piccoli fori per poter sfiatare, da cui fuoriesce aria fredda. In questo posto di lavoro di solito l'operaio avverte dei dolori reumatici, alle ginocchia, alla schiena, spalle, gomiti, gola, tonsille, ecc.

Vernici: un'altra stazione molto nociva è dove avviene la verniciatura delle scocche; per ogni scocca lavorano due operai, con delle pistole a spruzzo, uno sulla fiancata sinistra, l'altro sulla fiancata destra, questi lavorando contemporaneamente sollevano una certa quantità di fumo di vernice e anche usando la mascherina per evitare che questo fumo venga aspirato, una certa quantità viene trattenuta dal filtro ma purtroppo un po' viene sempre respirata. Sopra a queste cabine ci sono dei grossi aspiratori e così una parte viene aspirata e trattenuta per mezzo dei filtri, un'altra parte, quella che cade per terra, viene trascinata via per mezzo di un canale aperto di acqua. In cabina le malattie più frequenti sono: nausea, vomito, ulcera, malattie della pelle, ecc."

Per quanto riguarda la nocività dei singoli posti di lavoro si è analizzata in particolare quella della levigatura, spumini e cabine di verniciatura dove si addensavano i corsisti.

I corsisti hanno prodotto un'ulteriore pianta solo della linea 416, dove si giunge a definire la nocività per due "gruppi omogenei" (levigatori e cabinisti).

I fattori principali di nocività per quelli che lavorano nella levigatura sono l'umidità e il rumore, lo sforzo fisico dovuto al peso delle macchinette levigatrici, la ripetitività del lavoro, i ritmi.

I disturbi provocati da questi fattori sono per lo più reumatismi, artrosi, gastiriti e ulcera.

Sentiamo la descrizione di uno dei corsisti:

"Incomincio col descrivere la linea dove ormai lavoro da tre anni. E' composta da 35 operai che hanno la mansione di levigare le scocche già verniciate due volte. Questa linea è lunga circa 50 metri con 12 posti di lavoro per ogni lato; le scocche arrivano sporche di polvere, di olio e anche di grasso, messe in catena al primo posto si incomincia con la carta abrasiva a fare dei ritocchi dei punti più grossi delle colature, al secondo posto si incomincia a levigare i cofani, i banchi, ecc. e tutti lavorando con delle macchinette ad aria compressa ed acqua, a fine giornata ci troviamo tutti bagnati e sporchi. Per levigare le fiancate i particolari sono i seguenti: tra ogni posto di lavoro ci sono dei tubi aereotrasversali che spruzzano acqua, che ci raggiunge dappertutto, poi siamo costretti a lavorare con i piedi sulle griglie per ché sotto c'è la fogna di tutta quest'acqua e vernice che scorre (non coperta). Su questa linea il lavoro è sempre lo stesso, e sempre con lo stesso ritmo. Il rumore lo producono i ventilatori che servono ad asciugare l'acqua. Quasi tutti ci lamentiamo di reumatismi e di ulcere."

Altri così confermano:

"Il mio lavoro consiste nel levigare le scocche quindi in più degli odori sono costretto a lavorare con acqua, nell'umidità e nei rumori. Si lavora in quattro per ogni scocca con le macchinette levigatrici che girando schizzano acqua sporca dappertutto, quindi si può immaginare in quale disagio si lavora. Tutte queste nocività con l'andare del tempo portano tante conseguenze, per esempio io soffro tanto di gastroenterite, per via degli odori, e soffro anche di doliri lombari per via dell'umidità."

"Una terza fase è la levigatura che viene fatta per mezzo di macchinette ad aria compressa ed acqua; queste macchinette sono formate da un tampone di spugna e un disco abrasivo che tutto nell'insieme provoca acqua e pioggia che viene assorbita da tutti gli operai che lavorano vicino; questo si ripete per tutti i giorni, tutta questa umidità che viene assorbita dai panni che si hanno addosso provoca tutte le malattie reumatiche a tutte le ossa."

Anche l'abbigliamento degli operai è particolarmente ingombrante in relazione alla gravosità del lavoro che debbono compiere ed alle caratteristiche delle macchine utensili di cui si servono.

Ecco in proposito quanto ne dice un corsista:

"Levigatura: per primo metto in rilievo che ogni operaio ha in dotazione un abbigliamento particolare composto da un paio di stivaletti di gomma, una tuta di tela, un

grebbiule di plastica, che si veste sopra la tuta di tipo spaziale, un paio di pezze da piedi di tela e un tampone di legno rivestito di gomma. Si adopera una macchinetta ad aria compressa e acqua composta da un'impugnatura tipo martello pneumatico con due pattine ove si applica la carta abrasiva che serve a spianare la vernice sulla scocca dunque in mezzo alle due impugnature vi è una piccola leva: premendola si ottiene una rotazione e vibrazione nello stesso tempo; dunque qui si fa la doccia continua dovuta alla quantità di acqua sporca che spruzza mediante la vibrazione, tra l'altro si lavora in mezzo a due forni, in cui vi sono 300° di calorie all'interno e di tanto in tanto si sprigionano dei gas. Continuando per sei lunghi anni questi lavori causando mi una serie di malattie tra cui: brinchiti croniche ed asmatiche, febbri, artrosi, sinusiti frontale e mascellare, congiuntivite alla vista, abbassamento di vista di cui attualmente soffro sempre di più affetto da queste malattie."

Paradossalmente gli operai reagiscono a questa situazione di estremo disagio qualche volta facendosi degli scherzi come spruzzarsi addosso l'acqua, ma avendone in genere una impressione di degradazione nel lavoro. In una discussione alcuni affermavano che si sarebbero vergognati ad essere visti in quelle condizioni dalle loro mogli o fidanzate. Non fa meraviglia che qui in levigatura l'assenteismo raggiunga punte molto elevate rispetto al resto della fabbrica.

Di questo problema ci parla un altro corsista:

"Questo gruppo di operai che deve levigare la vettura impressa di antiruggine e d'eliminare eventuali anomalie, lavora con la scocca in movimento ad una cadenza usuale di un primo e 93 centesimi. In questo gruppo di operai si riscontra un altissimo numero di assenteisti con delle punte massime che vanno sino al 35, 40%, ma vi sono dei validi motivi per giustificare questo assenteismo, quello comune anche ad altre posizioni è appunto il lavorare in catena con i compiti specifici ripetitivi e programmati a ritmi eccessivi e snervanti. Altro fattore è l'umidità (reumi artrosi), gli operai levigano con l'acqua e nell'acqua, poichè la carta deve essere bagnata e sotto i piedi hanno un pavimento grigliato e sotto vi scorre l'acqua."

Prima di analizzare le condizioni di lavoro dei cabinisti, vediamo quali sono i fattori di nocività per gli operai che si trovano dopo la levigatura e prima delle cabine, cioè i preparatori addetti agli spumini, che sono anch'essi spruzzatori.

"Avvenuta questa lavorazione (la levigatura) la vettura entra in un forno dove l'acqua evapora e ne esce in prossimità della cabina del sottosmalto asciutta e calda; nei mesi estivi gli uomini preposti agli spumini sono investiti da questo eccessivo calore con abbondante sudorazione, con tutte le conseguenze che ne derivano: bronchiti, raffreddori, per colpi d'aria vari dolori ossei, fiacca, per il continuo bere ci si sente otri."

Eccessivo calore, dunque, oltre all'uso nella preparazione della macchina da verniciare di una sostanza chimica (il Vasprim), cioè una specie di antiruggine che è più nociva della vernice.

Nelle cabine di verniciatura i fattori nocivi principali per gli operai sono ovviamente le vernici e i solventi.

Ecco la descrizione della cabina e del lavoro che vi si svolge fatta dai corsisti:

"Le cabine di verniciatura sono formate di lamiera con una pavimentazione a griglie in ferro; sotto la pavimentazione è ricavata una vasca in tutta grandezza della cabina piena d'acqua ed ha lo scopo di assorbire tutti i fumi e le esalazioni ed anche un po' gli odori, dandosi che è a getto continuo. Nel soffitto ci sono anche degli aspiratori con filtri che servono allo stesso scopo; i verniciatori possono adoperare anche delle mascherine per evitare di respirare tutti questi fumi. Però con tutti questi accorgimenti l'ambiente resta sempre quello che è, cioè sempre malsano e nocivo, per chi è costretto a lavorarci per mesi ed anni."

"Il lavoro di verniciatura viene effettuato metà meccanicamente e metà manualmente. Caratteristica dello spruzzatore meccanico con due grossi cilindri è un pistone che comprime e aspira la vernice da un grosso contenitore ove vi è un miscelatore con due grossi bracci meccanici con spruzzi, la scocca passa in mezzo a questi due bracci e viene verniciata in parte perciò nonostante ciò ci vogliono le braccia dell'uomo per verniciare gli incastri delle portiere e all'interno i cofani anteriore e posteriore. Qui secondo me non vi sono strumenti che possano misurare la nocività. Si lavora con maschere ma dopo un'ora bisogna toglierla altrimenti si soffoca, nella cabina dove viene svolto questo lavoro era come nebbia ed era la vernice che emetteva questo spruzzatore automatico."

"Quando la scocca entra in cabina una coppia di operai la pulisce da eventuali residui di levigatura con uno straccetto resinoso (De Grej), dopo un'altra coppia spruzza, uno per lato, l'interno dei cofani e delle portiere, dopo tre pistole automatiche (due con movimenti verticali ed una orizzontale) spruzzano l'esterno e infine un'altra coppia d'operai la finisce manualmente prima che entri nel forno. Questo lavoro di spruzzatura lo si fa approssimativamente in quindici metri circa di spazio in mezzo ad un gran fumo con aria che entra dall'altro attraverso la parte superiore della cabina fatta completamente con filtri che spingono il fumo verso il basso, dove, sotto un pavimento di griglie rese viscoso ed appiccicaticce dalla vernice, scorre l'acqua che porta fuori i fumi che diventano densi nel contatto con l'acqua."

Inoltre c'è il rumore.

"Stando dentro la cabina di spruzzatura per il rumore della cabina non si riesce a parlare nemmeno con i compagni di lavoro, a parte che non si sente la voce, con il continuo rumore sento sempre gli orecchi che fischiano."

I disturbi provocati da questi fattori di nocività e normalmente registrati sono: gastrite, reumatismi, artrosi, disturbi nervosi, all'udito, ma ovviamente dato l'alto grado di nocività di origine chimica solo una prolungata indagine medica potrebbe definire la portata del danno sulla salute. La situazione è talmente disagiata che i ca



binisti sono stati protagonisti in passato di molte lotte che conducevano avanti autonomamente, ottenendo alcuni risultati, come documenta questa testimonianza:

"In questo gruppo di operai mediamente non si riscontra un tasso di assenteismo alto, non perchè le condizioni di lavoro permettano al fisico l'integrità, anzi, le condizioni descritte testimoniano che la gente è soggetta ad artrosi cervicale, reumi, gastrite ecc., il tasso di assenteismo è basso perchè questo gruppo di lavoratori ha raggiunto un affiatamento altissimo nato attraverso lotte comuni che ci hanno permesso di strappare accordi favorevoli ma condizionati dalla presenza in fabbrica del gruppo medesimo."

Partecipavano al lavoro del gruppo anche due corsisti il cui posto di lavoro si trova nel circuito di fondo, e precisamente al lavaggio della scocca con petrolio o in prossimità (tappetini).

Di questi riportiamo le seguenti testimonianze, significative in quanto mostrano che in verniciatura ogni posto è nocivo e disagiato:

"in qualsiasi posto che lavoro ci sono dei disagi, cominciando dalla prima catena dove le macchine che vengono dall'assemblaggio sono molto sporche e grezze, noi dobbiamo lavarle con la nafta e l'acido, perciò questi liquidi lasciano degli odori che portano mal di testa e dolori di stomaco."

"Ci sono degli aspiratori, ma non sono abbastanza per combattere le nocività che noi respiriamo."

"quando passano nella linea 4 - 12 le scocche grezze si devono lavare con petrolio e dopo con l'acido e questo materiale fa una puzza, che un operaio non resiste, ci sono di quegli odori che ci fanno rimettere."

"Il mio posto di lavoro si svolge dove si mettono i tappeti e stucco, è un lavoro tanto pesante perchè si deve stare lì 8 ore senza potersi muovere un momento, perchè le scocche arrivano continuamente e lì si soffoca di caldo che non ci resisto ma non possiamo fare niente perciò dobbiamo fare quello che vogliono loro che ti fanno morire senza poter fare niente."

Volendo ora sintetizzare i tipi di nocività alla Verniciatura, vediamo che tutti 4 i fattori sono ampiamente rappresentati.

1° gruppo: fattori ambientali alternati. Umidità dovuta alle lavorazioni, temperatura elevata, flussi di aria calda provenienti dai forni, rumore proveniente dalle catene, dai forni, dagli essiccatoi ad aria compressa, dalle macchinette levigatrici, dagli spruzzatori, dai ventilatori coperti col filtro.

2° gruppo: sostanze nocive. Vernici, solventi, antiruggine, vapori di petrolio, polveri della levigatura a secco, gas che si sprigionano dai forni.

3° gruppo: sforzo fisico.

4° gruppo: fattori dipendenti dall'organizzazione scientifica del lavoro. Oltre al la ripetitività ed alla monotonia, al disagio di lavorare in spazio ristretto, gli operai lamentano concordemente i ritmi di lavoro troppo elevati.

### PROPOSTE

Quali sono le proposte operaie?

In Verniciatura la nocività delle operazioni non sembra possa essere gran che modi ficata a meno di non passare ad una maggiore automatizzazione (che sembra tuttavia mol to difficile e che comporterebbe, a parità di orario di lavoro, dei costi sull'occupazione che gli stessi operai temono).

Si potrebbero potenziare gli aspiratori e coprire le acque di scarico, per il caldo mettere condizionatori, a difesa dal rumore mettere delle apparecchiature acustiche, ma tutto questo non sembra molto rilevante ai fini di rendere sopportabile un am biente di lavoro così pesantemente inquinato. Una proposta dei cabinisti ci è sembrata comunque possibile e urgente: il fatto che nelle cabine di spruzzo gli operai siano costretti a respirare anche la vernice che proviene dagli spruzzatori automatici non è per niente inevitabile: si potrebbero benissimo isolare nella cabina gli spruzzatori automatici separandoli dagli operai.

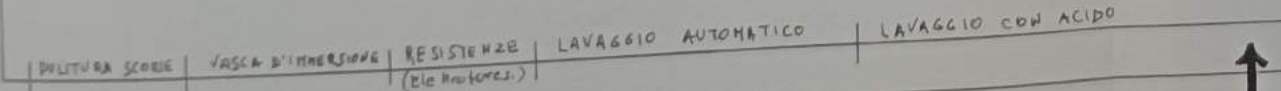
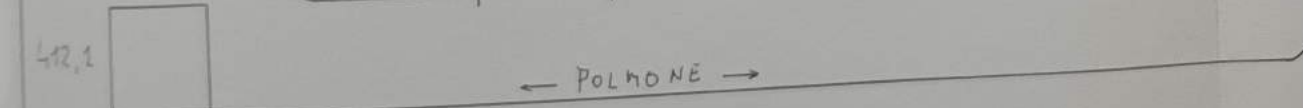
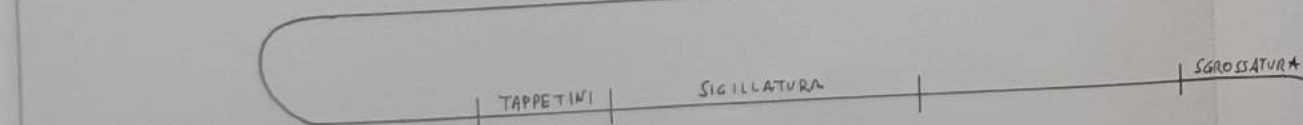
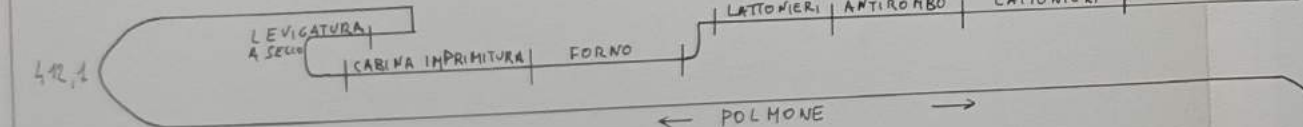
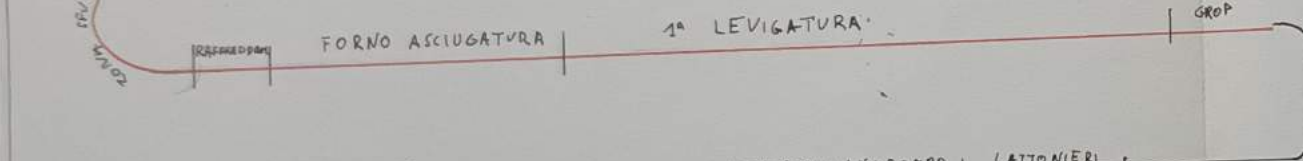
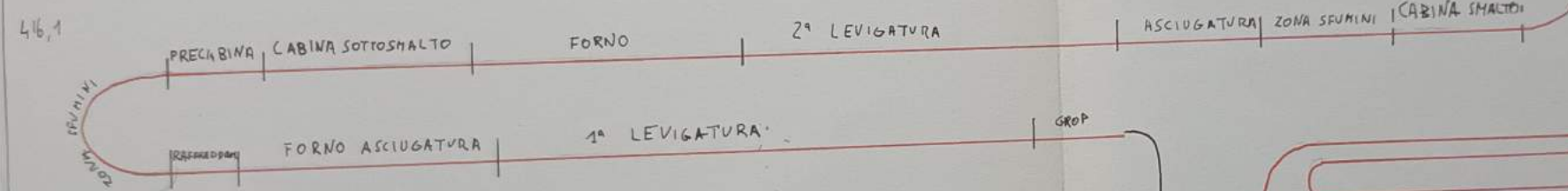
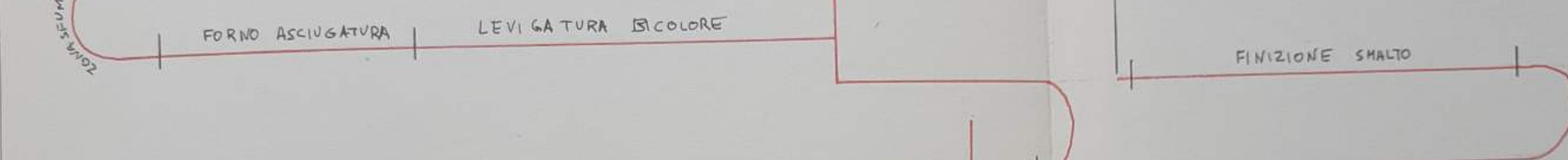
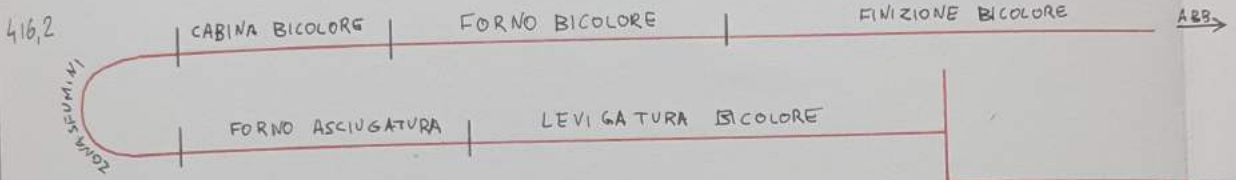
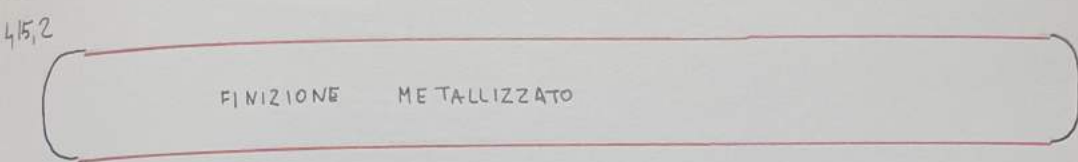
Per difendersi da un ambiente di lavoro così malsano, più che proposte in positivo, dalla discussione emergeva quella solida operaia, quantomeno solidaristica, di limita re i danni attraverso la divisione del rischio, cioè la rotazione dei posti di lavoro.

Ruotare nei posti di lavoro in maniera da non essere sempre esposti allo stesso fatt ore preponderante di nocività (acqua, vernice, ecc.) e quindi contrarre malattie a lungo andare irreversibili. Ma questa proposta, più plausibile in reparti dove esiste una lavorazione particolarmente nociva a fianco di altre che lo sono molto meno, qui in Verniciatura richiederebbe di essere verificata da un'indagine medica svolta a sta bilire se la rotazione non possa essere essa stessa causa di un maggior numero di ma lattie.

L'unica proposta che permetterebbe di diminuire, qui più che altrove, gli effe tti dei fattori nocivi è quella di diminuire i ritmi nel senso che non solo si comb atterebbe l'effetto stancante dovuto al ritmo ma l'esposizione agli altri rischi. Pro posta, questa, che si può anche ovviamente collegare a quella di una diminuzione di o rario di lavoro, che di fatto è già avvenuta in ambienti particolarmente nocivi (vedi contratto di lavoro per la Forgia).

E' significativo che qui in Verniciatura ci siano dei tassi di assenteismo così e levati: significa che quando la costrizione capitalistica al lavoro si manifesta an che come costrizione ad un ambiente totalmente malsano, essa trova dei limiti ogget tivi nel rifiuto del corpo che si ammala, se non soggettivi, come si può presumere a l tro ve dove l'assenteismo è più basso.

In Verniciatura la salute continua ad essere pagata, e -se è pagata- è venduta.



ABBIGLIAMENTO

REPARTO VERNICIATURA

SMISTAMENTO VETTURE

FINIZIONE SMALTO

FORNO SMALTO

LATTONIERI

LINEA METALLIZZATO

415,1

CONTROLLO SCOCCIA IN LAMIERA

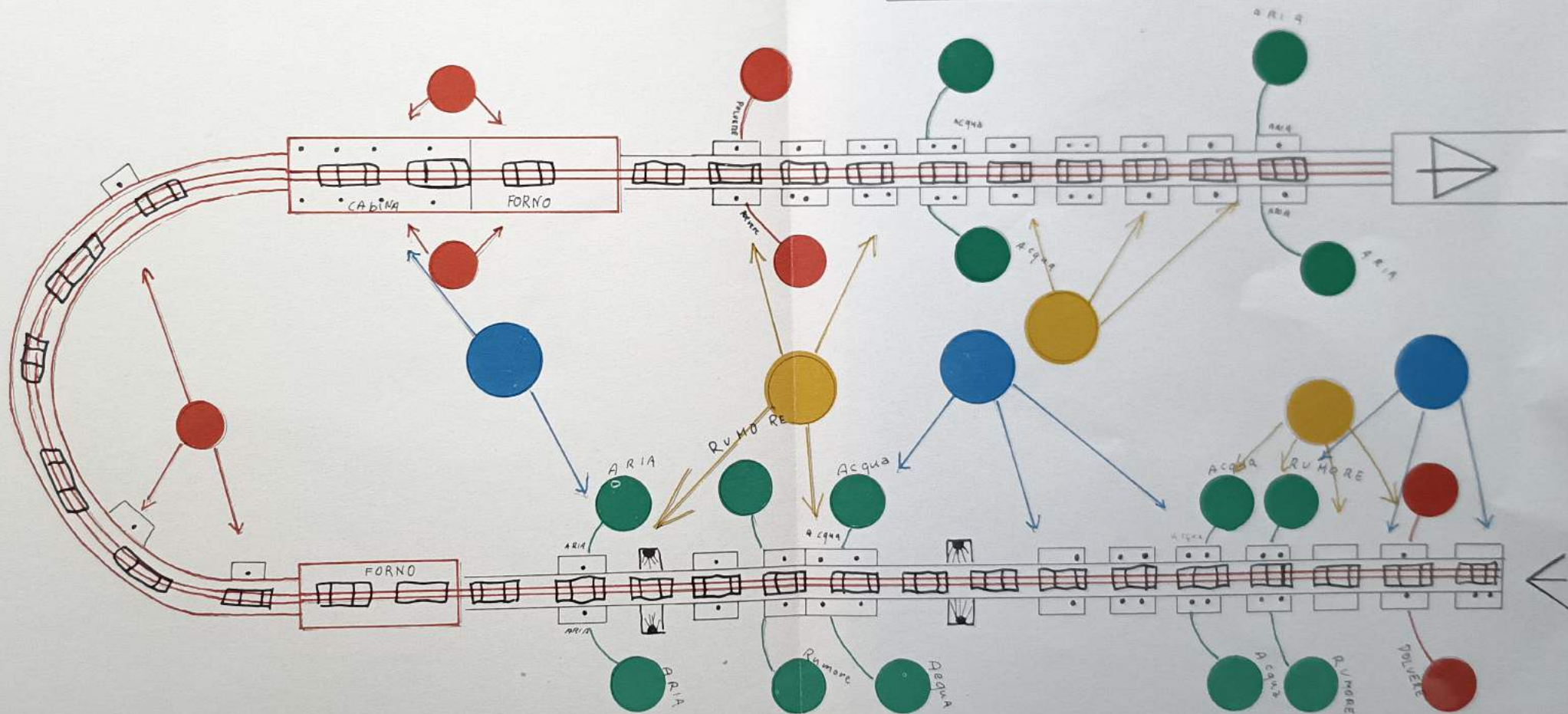
PARTICOLARI

CARABOLG

- ACQUA - ARIA - RUMORE - LUCE - TEMP.
- POLVERE - GAS -
- LAVORO FISICO
- RITMI - POSIZIONI DISAGEVOLI -

LEVIGATURA  
 CATENA  
 416-1

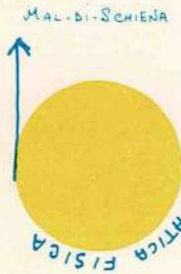
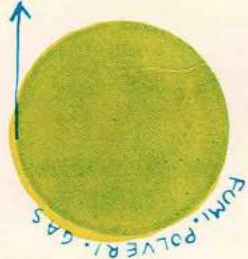
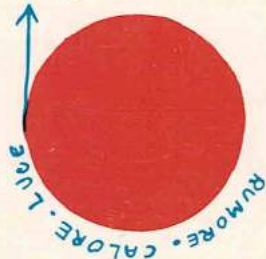
N. OPERAI	82		
ORARIO	7 - 15	15 - 23	
PAUSE	35 MINUTI		
TURNI	70 + 20		
MENSA	40 MINUTI		
QUALIFICA	3° LIVELLO		
COTTIMO	COLLETTIVO		
INDENNITA'	65 F. ORA		
RITMI/ORA	28 SCOCHE <sub>ORA</sub>		
SATURAZIONE	1,93		
ASSENZE	20% CIRCA		



MAL- DI- GOLA-  
 REUMATISMI  
 EMIGRAMIA  
 STANCHEZZA-FISICA-Gen.  
 DISTURBI-UDITO-  
 NERVOSISMO  
 ARROSSAMENTO-occhi-  
 ESAURIMENTO-NERVOSO  
 GASTRITE.

CATARRO  
 IRRITAZIONE-PELLE  
 ARROSSAMENTO-occhi  
 GASTRITE

DOLORI-ALLE-GIUNTURE  
 STANCHEZZA-FIS-Gen.  
 MAL- DI- SCHIENA  
 NERVOSISMO  
 ESAURIMENTO NERVOSO



5-4-3-2-1 - LINEA



 POSIZIONI DI LAVORO RAPPRESENTATE