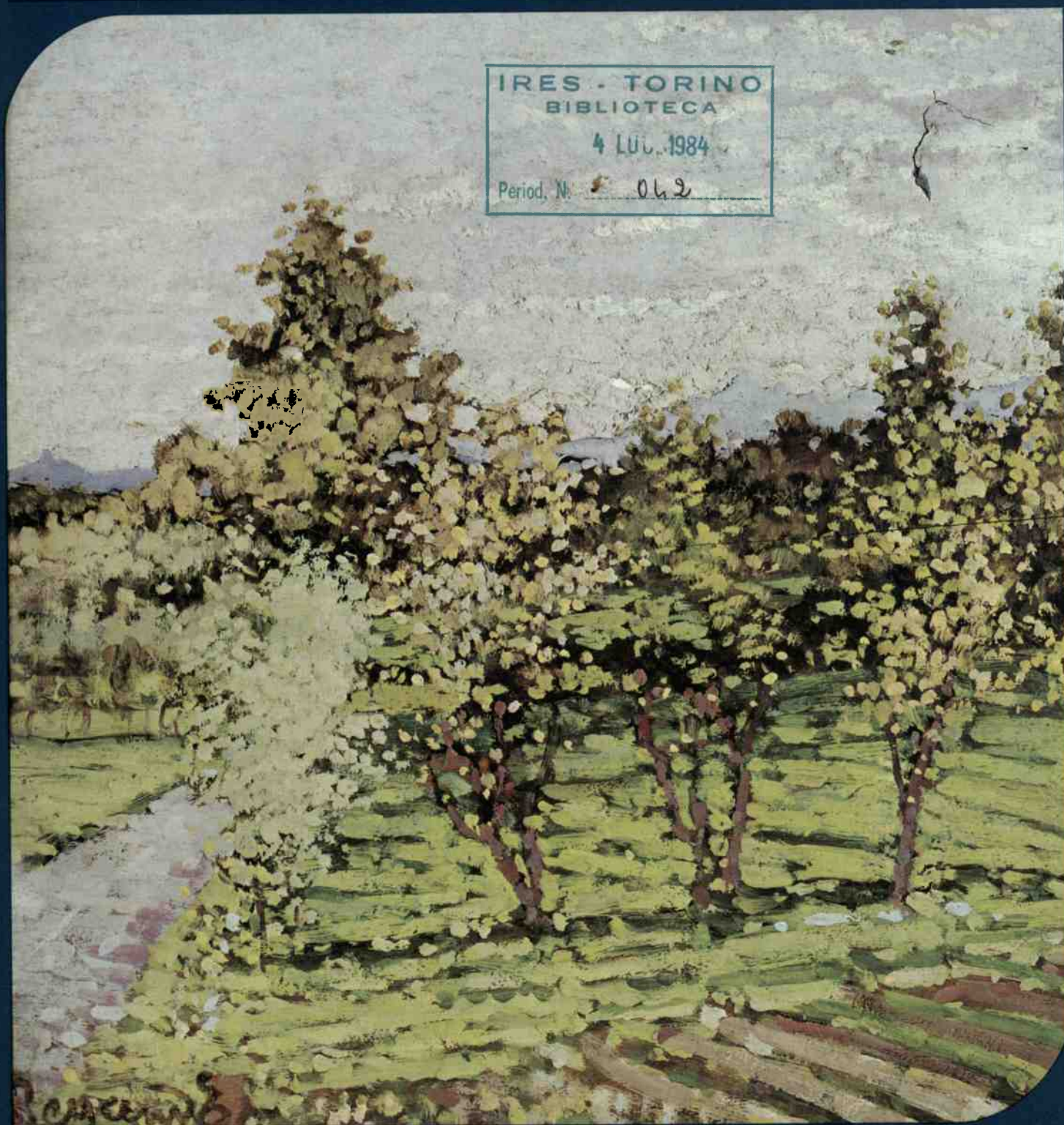


2 CRONACHE ECONOMICHE

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TORINO - Spedizione in abb. postale (IV gr.)/70 - 1° semestre



■ I CENTO ANNI DELLA FUNICOLARE DI SUPERGA ■ INCHIESTE SULLA REALTÀ MONTANA PIEMONTESE ■ PREZZI E TARIFFE 1970-1983 ■ IL FUTURO DEL TRENO ■ LA NUOVA DISCIPLINA CEE DELLE FRANCHIGIE DOGANALI ■

BILANCIO AL 31.12.83

ATTIVO in miliardi di lire

Cassa e disponibilità presso Banche	10.195
Titoli e partecipazioni	9.159
Impieghi creditizi:	
- dell'Azienda Bancaria	8.589
- delle Sezioni Speciali	7.922
Immobilizzazioni tecniche	735
Altre partite attive	8.084
Totale	44.684

PASSIVO in miliardi di lire

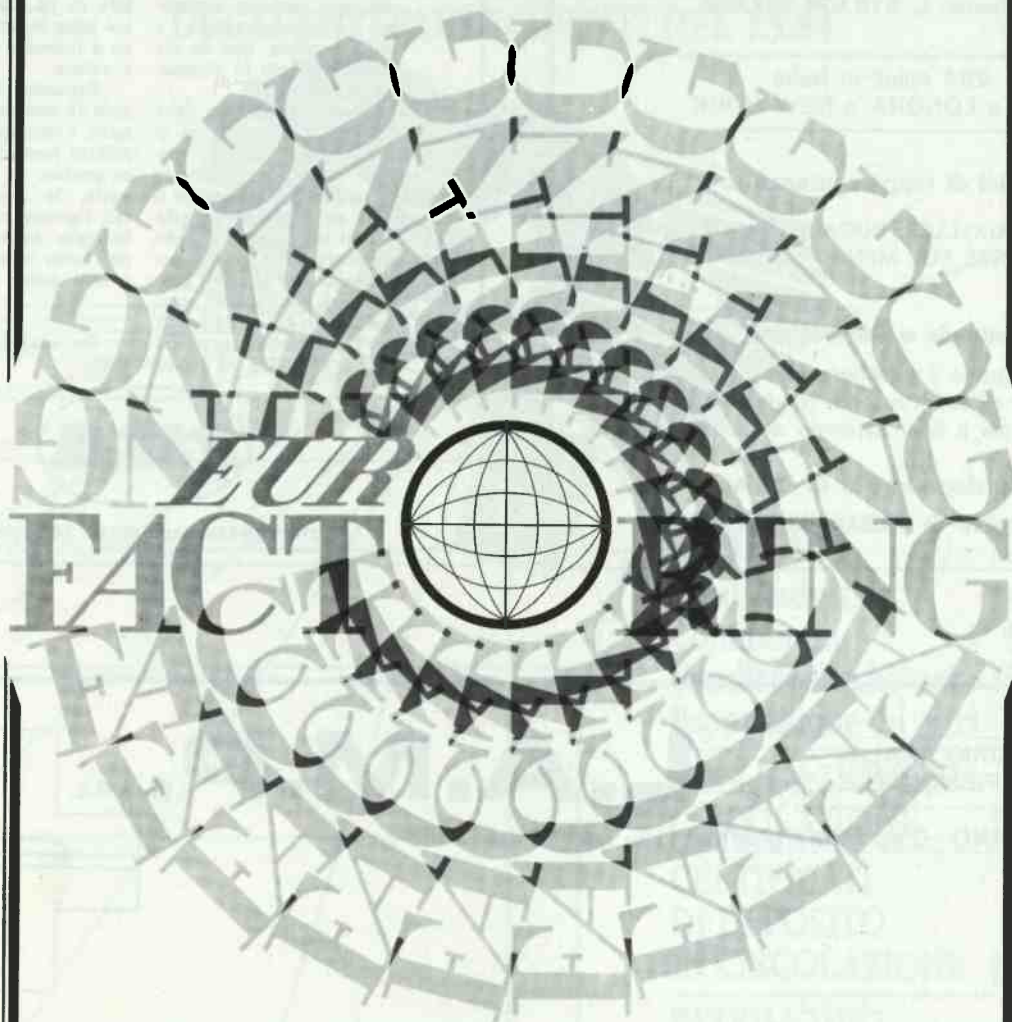
Raccolta fiduciaria	
- dell'Azienda Bancaria	25.530
- delle Sezioni Speciali	8.212
Altre partite passive	8.472
Fondi rischi su crediti	490
Patrimonio netto:	
- Riserve	1.877
- Utile netto da ripartire	103
Totale	44.684

Dopo accantonamenti ed adeguamenti di bilancio per 385 miliardi e la destinazione al Fondo di riserva per il rafforzamento patrimoniale di 221 miliardi, l'utile da ripartire è risultato di oltre 103 miliardi di cui 20 destinati ad erogazioni per opere di beneficenza, culturali e di pubblico interesse. I fondi interni, compresi i fondi rischi e tenuto conto dell'assegnazione di parte degli utili, ammontano ad oltre 2.450 miliardi.

SANPAOLO ISTITUTO BANCARIO
SAN PAOLO DI TORINO

Istituto di Credito di Diritto Pubblico
Sede Centrale: Torino

Per centrare i problemi della vostra azienda.



Un'azienda in espansione ha necessità di specialisti per risolvere i problemi che la crescita determina.

E chi, meglio di Eurofactoring, può procurare i mezzi adeguati ai programmi di sviluppo della vostra azienda. L'Eurofactoring, la società di factoring del gruppo **Sanpaolo-Lariano** e del gruppo **Generali**, assicura: **interventi finanziari** per garantire la liquidità; **garanzia** sui crediti; **la copertura dai rischi** di insolvenza; consulenza per la definizione ottimale di contratti.

Opera su tutto il territorio nazionale e internazionale attraverso le strutture centrali e periferiche delle aziende partecipanti.

EUR
FACT  **RING**

Eurofactoring S.p.A. - Torino - Via Campana, 36 - Tel. (011) 657565-6-7-8
Uffici: Milano - Via Dante, 12 - Tel. (02) 878620-874553



Banco di Sicilia

Istituto di Credito di Diritto Pubblico
Presidenza e Amministrazione Centrale in Palermo
Patrimonio: L. 510.524.197.046

294 Filiali in Italia
Filiali a LONDRA e NEW YORK

Uffici di rappresentanza a:

ABU DHABI, BRUXELLES, BUDAPEST, COPENAGHEN,
FRANCOFORTE SUL MENO. PARIGI, ZURIGO

Azienda Bancaria e Sezioni speciali per il

Credito agrario e peschereccio, minerario,
industriale e all'esportazione, fondiario, turistico
e alberghiero e per il finanziamento di opere pubbliche.

Corrispondenti in Italia
e in tutte le piazze del mondo

una polizza senza prezzo

Gli anni più fragili della vita di ogni giovane uomo che sia marito e padre non soltanto in senso anagrafico, che senta cioè la responsabilità della sua posizione, sono quelli in cui egli, appena avviato nella professione o nella carriera, non ha ancora raggiunto la sicurezza economica.

Perciò la tecnica assicurativa, interpretando le apprensioni di questi giovani padri, ha inventato la polizza « temporanea », così chiamata perché dura per un periodo di tempo prestabilito (e cioè per il tempo dell'iniziale, temporanea insicurezza economica) e poi si estingue.

E' una polizza estremamente semplice ed econo-

mica. Per esempio, un uomo di 30 anni, versando all'INA poco più di 70 mila lire all'anno (200 lire al giorno), può garantire ai propri cari l'immediata riscossione di un capitale di 12 milioni di lire, nel caso in cui egli venisse a mancare nei 15 anni a venire.

Pensate! Se durante quei 15 anni succede qualcosa, i vantaggi di questa polizza sono davvero senza prezzo; se non accade nulla, la tranquillità in cui l'assicurato e la sua famiglia avranno vissuto per tanto tempo, è ugualmente senza prezzo...

Per maggiori informazioni:

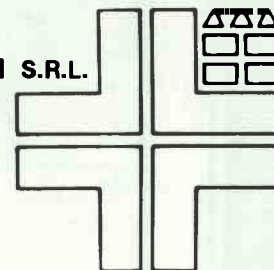


ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

LABORATORIO ANALISI
MEDICHE PIEMONTESE

L.A.M.P. S.R.L.

10122 TORINO - C.so R. Margherita, 119 - Tel. (011) 510053 -



LABORATORIO ANALISI CARDIOLOGIA

Elettrocardiogrammi
Elettrocardiogrammi da sforzo
Ecocardiografia
Poligrafia - Oscillografia

DIAGNOSTICA SENOLOGICA

Mammografia

TELETERMOGRAFIA ECOTOMOGRAFIA

Internistica ed Ostetrico-Ginecologica

DIAGNOSTICA RADIOLOGICA

Radiologia generale
Panoramica dentaria

PRELIEVI E.C.G. A DOMICILIO NON CONVENZIONATO PER:

Elettrocardiografia dinamica
HOLTER
DOPPLER
MEDICINA PREVENTIVA
DIETE COMPUTERIZZATE
VISITE DIETOLOGICHE
VISITE ENDOCRINOLOGICHE

SU APPUNTAMENTO: ESAMI SENOLOGICI - ECOTOMOGRAFICI - ECOCARDIOGRAFICI

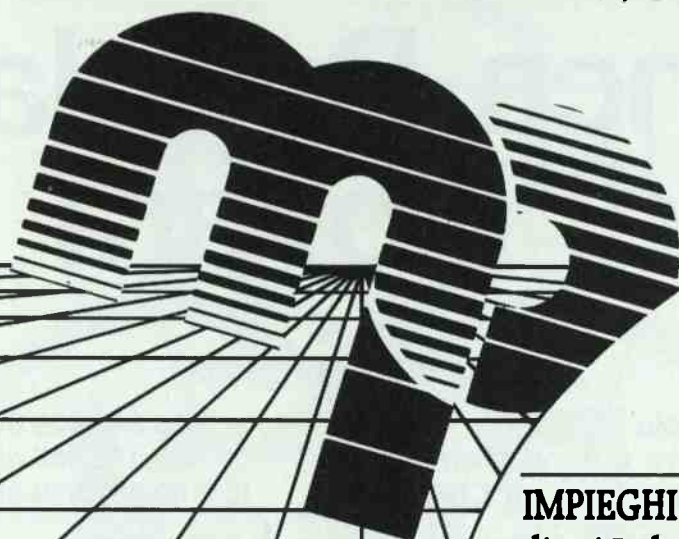
Orario: Prelievi ed ECG ore 8/10 - RX ore 8/11,30 - 14/16,30 - Sabato 8/12

CONVENZIONATO CON IL SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE

MEDIOCREDITO PIEMONTESE

BILANCIO 1983

APPROVATO DALL'ASSEMBLEA
DEGLI ENTI PARTECIPANTI DEL 3.5.84



IMPIEGHI	L. 634.962
di cui Industria	54,2%
Commercio	5,9%
Vendita macchinari	33,7%
Esportazione ed altri	6,2%

OBLIGAZIONI IN CIRCOLAZIONE	L. 336.233
--	-------------------

CERTIFICATI DI DEPOSITO IN CIRCOLAZIONE	L. 73.514
--	------------------

PATRIMONIO E FONDI VARI	L. 80.669
------------------------------------	------------------

UTILE NETTO	L. 10.221
--------------------	------------------

IMPEGNI PER FINANZIAMENTI DA PERFEZIONARE	L. 280.694
--	-------------------

(importi in milioni di lire)



MEDIOCREDITO PIEMONTESE
TORINO - PIAZZA SOLFERINO, 22



Banca Popolare di Novara

AL 31 DICEMBRE 1983

Capitale	L. 18.846.028.000
Riserve e Fondi Patrimoniali	L. 885.238.865.454
Fondo Rischi su Crediti	L. 102.387.529.969

Mezzi Amministrati oltre 15.165 miliardi

378 Sportelli e 94 Esattorie in Italia

Succursale all'Estero in Lussemburgo

Uffici di Rappresentanza a Bruxelles, Caracas, Francoforte
sul Meno, Londra, Madrid, New York, Parigi e Zurigo.

Ufficio di Mandato a Mosca.

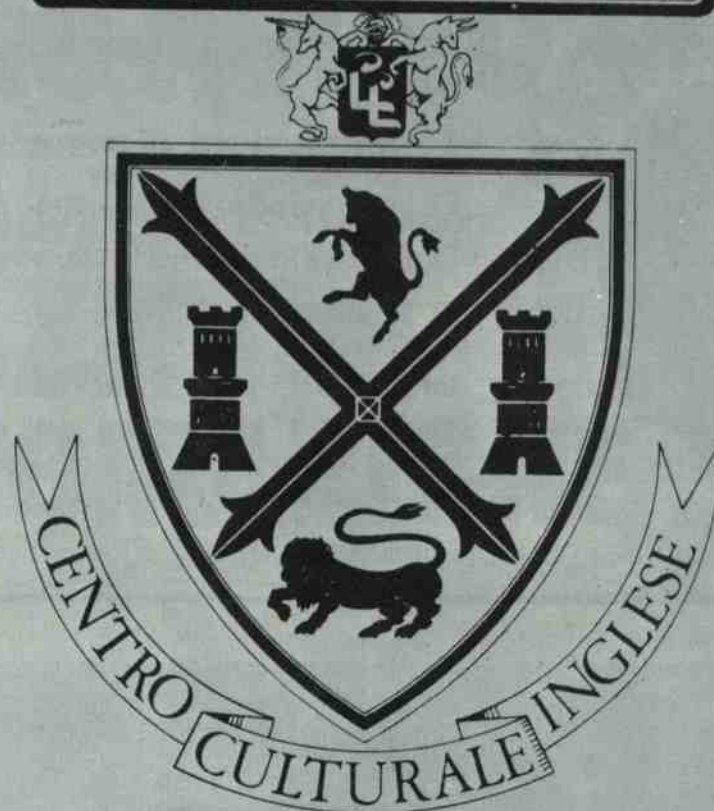
TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA, BORSA E CAMBIO

Distributrice dell'American Express Card.

Finanziamenti a medio termine all'industria, al commercio,
all'agricoltura, all'artigianato e all'esportazione,
mutui fondiari ed edilizi, «leasing», factoring, servizi
di organizzazione aziendale, certificazione bilanci e gestioni fiduciarie
tramite gli Istituti speciali nei quali è partecipante.

LA BANCA È AL SERVIZIO DEGLI OPERATORI IN ITALIA
E IN TUTTI I PAESI ESTERI

**The
Cambridge College**



Corso Vittorio Emanuele II, 108 - Torino.
Telefono (011) 53.91.71

CORSI DI LINGUA INGLESE - adulti e ragazzi

CORSI SPECIALI - intensivi, mantenimento, specifici, total immersion

PLAY-SCHOOL - bambini dai 3 ai 6 anni

CIRCOLO CULTURALE E SOCIALE - films, serials, conferenze, dibattiti, riunioni,
biblioteca, sala lettura, nastroteca

G.C.E. - General Certificate of Education (Maturità Inglese)

CENTRO STUDI EUROPEI - Francese, Spagnolo, Tedesco

TORINO - LONDRA



VIAGGI AEREI SPECIALI «JET»
ogni venerdì - ogni lunedì

Combinazioni di viaggi:

- ☐ Soggiorni aereo + albergo (min. 3 notti) da L. 331.000
- ☐ Formula Sweet aereo + Hostello da L. 219.000
- ☐ Formula Breack aereo + autopullman da L. 135.000

Informazioni, prenotazioni, tutte le Agenzie di Viaggio.

Agente Generale: MISTRAL TOUR

Via L. da Vinci, 24 - Torino - Tel. (011) 67.55.11-67.71.36

Canon

MACCHINE PER UFFICIO

Vendita e assistenza tecnica:

Elcam

s.a.s.

Corso Tassoni 37/A
10143 TORINO
Tel. 011/749.2726 - 746.288

- CALCOLATRICI ELETTRONICHE
- FOTOCOPIATRICI SU CARTA COMUNE
ANCHE A COLORI E A RIDUZIONI
- MACCHINE PER SCRIVERE ELETTRONICHE
- MINICOMPUTERS
- ACCESSORI - CARTA
- LEASING

UN'INTERESSANTE PROPOSTA RISERVATA AI DIRETTORI FINANZIARI

PER L'ANNO NUOVO REGALA ALL'AZIENDA L'AUTOMAZIONE

Ecco uno dei grandi vantaggi riservati ai clienti BAI:
GLI ORDINI DI BONIFICO TRA LE FILIALI DELLA BAI
VENGONO ESEGUITI IN FORMA TOTALMENTE
ELETTRONICA. I BONIFICI CON DESTINATARIO
PRESSO ALTRE BANCHE
VENGONO TRASFERITI
ELETTRONICAMENTE
AL SISTEMA INTERBANCARIO SETIF.

**Questo vuol dire la massima tempestività per
ogni operazione: senza più perdite di tempo**

**o dissidi. L'automazione
garantisce inoltre l'esattezza
dei dati inviati o ricevuti
e semplifica ogni eventuale**

ricerca. Regalate
alla Vostra azienda
il sistema **SIBAI**:

mai come in questo caso guadagnare tempo
vuol dire... guadagnare denaro!



la rapidità nei bonifici

BAI[®] BANCA D'AMERICA E D'ITALIA

Servizio Marketing e Comunicazioni - Via Borgogna, 8 - 20121 Milano

- ☐ Mandateci il Vostro biglietto da visita e un nostro Addetto Clientela si metterà in contatto con Voi.
☐ Oppure ritornateci il tagliando debitamente compilato e un nostro Addetto Clientela si metterà in contatto con la Persona interessata della Vostra azienda per presentarVi il servizio esclusivo SIBAI.

AZIENDA

PERSONA INTERESSATA

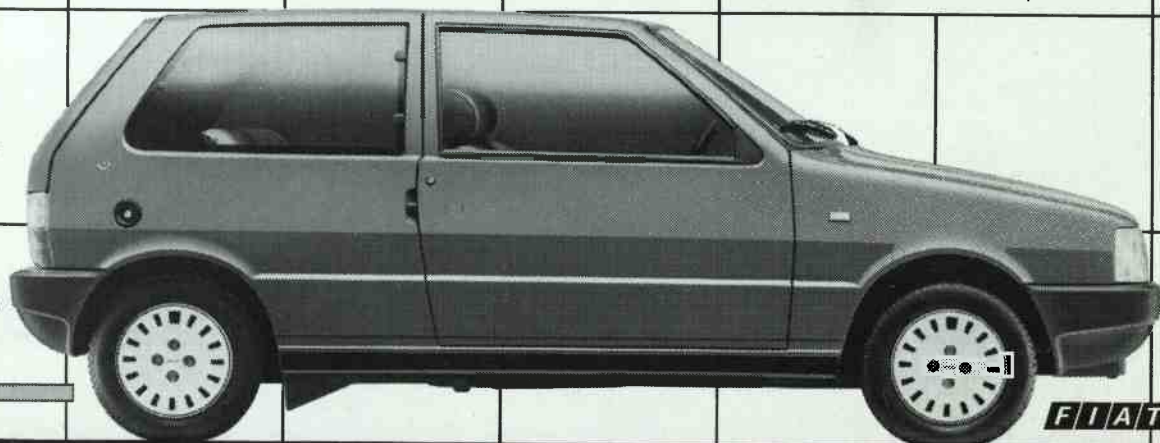
CAP.

CITTÀ

TEL.

MOLTI PARTECIPANO. UNO VINCE.

Questo non è un vero e proprio annuncio pubblicitario, in cui un'industria di automobili parla bene di un suo prodotto. 53 giornalisti specializzati di 16 Paesi europei hanno recentemente eletto la Fiat Uno "Auto dell'Anno 1984". Questi i criteri di giudizio seguiti dalla giuria nell'attribuzione del premio: qualità di progetto, confort, sicurezza, maneggevolezza e tenuta di strada, prestazioni e consumi, funzionalità, piacere di guida. La Uno quindi, per il suo valore, ha superato tutte le automobili apparse sul mercato durante il 1983. È un fatto importantissimo per la Uno. E per la Fiat. Dimostra ancora una volta la qualità di un prodotto che già tanti riconoscimenti ha ottenuto e il valore degli impegni di un'azienda che sta lavorando con successo per il futuro.


FIAT

MOLTI
DELL'ANNO 1984

SOMMARIO

3 I cento anni della funicolare di Superga	Carlo Giorgini
17 Fine della marginalità alpina? Un'inchiesta presso le Comunità montane del Piemonte	G. Dematteis - G. Di Meglio - G. Lusso
27 Il problema fondiario nelle zone montane	Giovanni Romolo Bignami
33 La politica agricola CEE e l'agricoltura italiana	Bruno Pusterla
35 Alimentazione del bestiame da latte	Antonio Ubertalle
41 La comunicazione nell'azienda	Giulio Fodday
45 Prezzi al consumo, prezzi al dettaglio e tariffe 1970-1983	Mario Camoletto
53 A proposito delle nuove Aziende di promozione turistica	Mario Girard
57 Problemi finanziari delle società autostradali	Francesco G. Leone
63 Rilancio del treno in Italia e in Piemonte	Giovanni Paparo
69 La disciplina comunitaria delle franchigie doganali	Francesco Testa
75 Un'ipotesi di arredo urbano per Biella	Lucio Furno - Chiara Grosso
87 Un legislatore di 500 e più anni fa	Piera Condulmer
91 I Saraceni in Piemonte	Beppe Previtera
95 Tamagno: un tenore che ha portato nel mondo il nome di Torino	Aldo Pedussia
97 Economia torinese	☐
101 Tra i libri	☐
108 Dalle riviste	☐



In copertina:

*Enrico Reyceud,
Squilli d'oro,
c. 1910-1920
(particolare),
(Torino, Museo Civico).*

Corrispondenza, manoscritti, pubblicazioni debbono essere indirizzati alla Direzione della rivista. L'accettazione degli articoli dipende dal giudizio insindacabile della Direzione. Gli scritti firmati o siglati rispecchiano soltanto il pensiero dell'Autore e non impegnano la Direzione della rivista né l'Amministrazione camerale. Per le recensioni le pubblicazioni debbono essere inviate in duplice copia. È vietata la riproduzione degli articoli e delle note senza l'autorizzazione della Direzione. I manoscritti, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Editore: Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Torino.

Presidente: Enrico Salza

Giunta: Franco Gheddo, Alfredo Penasso, Giovanni Perfumo, Carlo Pipino, Enrico Salza, Giuseppe Scalletti, Cornelio Valetto.

Direttore responsabile: Giancarlo Biraghi

Redattore Capo: Bruno Cerrato

Impaginazione: Studio Sogno

Composizione e stampa: Pozzo Gros Monti S.p.A. - Moncalieri

Pubblicità: Publi Edit Cros s.a.s. - Via Amedeo Avogadro, 22 - 10121 Torino - Tel. 531.009

Direzione, redazione e amministrazione: 10123 Torino - Palazzo degli Affari - Via S. Francesco da Paola, 24 - Telefono 57161.



**Camera di Commercio
Industria Artigianato
e Agricoltura
e Ufficio Provinciale
Industria Commercio
e Artigianato**

Sede: Palazzo degli Affari
Via S. Francesco da Paola, 24.
Corrispondenza: 10123 Torino
Via S. Francesco da Paola, 24.
10100 Torino - Casella Postale 413.
Telegrammi: Camcomm Torino.
Telefoni: 57161 (10 linee).
Telex: 221247 CCIAA Torino.
C/c postale: 00311100.
Servizio Cassa:
Cassa di Risparmio di Torino.
Sede Centrale - C/c 53.

Borsa Valori

10123 Torino
Via San Francesco da Paola, 28.
Telegrammi: Borsa.
Telefoni: Uffici 54.77.04
Comitato Borsa 54.77.43
Commissario di Borsa 54.77.03.

Borsa Merci

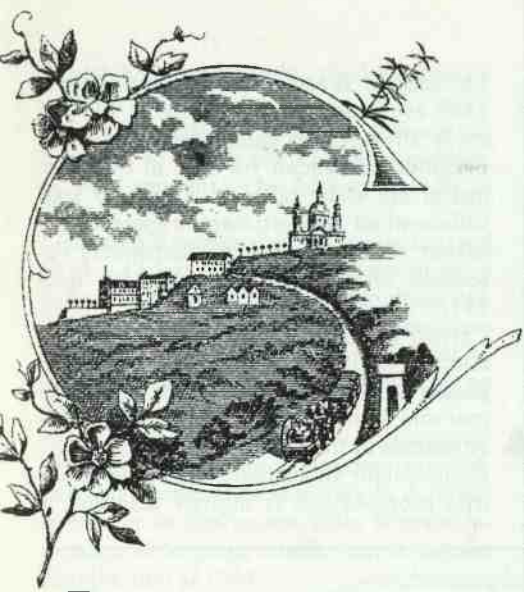
10123 Torino
Via Andrea Doria, 15.
Telegrammi: Borsa Merci
Via Andrea Doria, 15.
Telefoni: 55.31.21 (5 linee).

**Laboratorio
Chimico-Merceologico**

10127 Torino
Via Ventimiglia, 165.
Telefono: 69.65.455/4.

I CENTO ANNI DELLA FUNICOLARE DI SUPERGA

Carlo Giorgini



Per chi dalla pianura vercellese, o scendendo da Ivrea, o meglio ancora dopo aver percorso la Valsusa, da Ponente, si avvicina all'area torinese, la Basilica di Superga, alta sul crinale della collina, è una presenza costante.

Per chi invece si avvicina dal Sud, dopo Villanova d'Asti la stessa Basilica è un lontano riferimento, come sperduto sulla lunga cresta della stessa collina che con verdi ondulate propaggini si risolve a Moncalieri, sulla sinistra.

Così, prima ancora che la Basilica vi fosse, quella lunga cresta di collina dovette apparire il 30 agosto 1706 al Principe Eugenio di Savoia, accampatosi tra Chieri, Moncalieri e Carmagnola dopo le marce forzate che dall'Adige, per Reggio, Piacenza, Voghera e Nizza Monferrato lo portarono con i suoi 28 mila soldati Austriaci in soccorso del cugino, il Duca Vittorio Amedeo II, alla liberazione di Torino assediata dai Francesi già dal maggio di quel 1706.

È noto che le sere del 3 e 4 settembre i fuochi accesi sullo stesso crinale confermarono ai Torinesi il congiungimento delle forze dei due augusti Cugini, e che poi il Duca Vittorio Amedeo ed il Principe Eugenio, risalita da tergo quella collina, formarono il piano di battaglia dopo aver constatato l'esilità e la lunghezza della cortina degli assediati Francesi del Mareciallo Marsin.

Del voto, che sembra allora abbia fatto il Duca Vittorio Amedeo, di costruire proprio su quell'altura un «magnifico Tempio» dopo la vittoria, esiste una tardiva rappresentazione nell'affresco della parete

sinistra della chiesa di Santa Cristina, in Piazza San Carlo, a Torino.

Allora, dicono le cronache, «Vittorio Amedeo si augurò che questo Tempio, ricordando ai suoi discendenti giorni di gloria, ricordasse nello stesso tempo la caducità delle grandezze umane, e concepì il saggio pensiero di dare a questo monumento la forma di un voto religioso piuttosto che quella di un trofeo, per cui non venne caricato di iscrizioni fastose, insultanti per i vinti, acciocché durasse ed annunciasse ai popoli, a lungo, le virtù di coloro che lo avevano elevato».

La fervida genialità del messinese Filippo Juvarra seppe poi concretare la maestosa Basilica «nella quale tutti i vari elementi si fondono in perfetta e grandiosa felicità di composizione».

Da allora «la più nobile fabbrica a simmetria centrale di tutta l'età barocca del Piemonte», come fu definita, è parte integrante dell'orizzonte che circonda Torino: ad essa furono rivolti gli interessi storici, paesistici e religiosi di coloro che la hanno sentita meta di ricorrenti, anche se non agevoli pellegrinaggi.

Essa divenne tuttavia una meta molto più accessibile e frequentata a partire dal 1884, anno in cui fu realizzata la funicolare di Superga.

Verso la metà del secolo scorso le ferrovie erano in pieno sviluppo, ma il problema del superamento di forti pendenze era ancora in evoluzione.

Poiché la semplice aderenza ruota-rotaia trovava un limite nelle pendenze sempre maggiori da superare, si dovette ricorrere ad ingegnosi sistemi di aderenza artificiale, ed infine alla cremagliera. Tuttavia la maggiore forza motrice necessaria sulle più forti pendenze richiedeva l'aumento delle dimensioni delle locomotive a vapore di allora, penalizzando il peso utile trasportato.

L'ingegnere Tomaso Agudio studiò e realizzò il trasferimento della forza motrice da un motore fisso ad un locomotore attraverso una fune che, a fianco del binario, correva ad anello da un'estremità all'altra della linea: era la linea telodinamica.

In corrispondenza del locomotore la fune veniva utilizzata avvolgendosi su grandi pulegge verticali esistenti sul fianco del veicolo, le quali entravano in rotazione quando la linea telodinamica veniva mossa

dal motore fisso. Il movimento ricevuto dalle pulegge veniva poi utilizzato dai sistemi con cui si realizzava l'aderenza artificiale.

L'ing. Tomaso Agudio studiò varie applicazioni per questi sistemi, sperimentandone alcuni prima di realizzare la ferrovia funicolare di Superga.

Risalgono infatti al 1860 — era nato nel 1827 — i suoi primi studi di una «ferrovia per il valico delle Alpi Elvetiche», ed al 1861 la sua «memoria per un nuovo sistema di trazione funicolare per le ferrovie di montagna».

Nello stesso anno pubblicò un'altra memoria per tali ferrovie, che riscosse consensi alle Esposizioni di Firenze e di Londra dell'anno successivo.

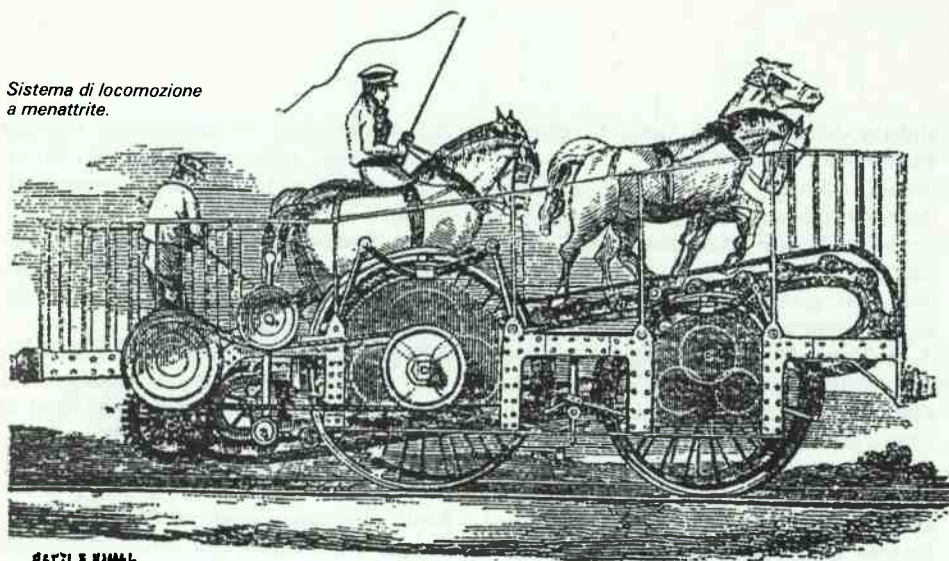
Negli anni 1863-64 fece infine i primi esperimenti sul «piano inclinato del Dusino»: un tronco abbandonato della Ferrovia Torino-Genova attivata nel 1854, ove fino al 1851 il dislivello tra Villafranca d'Asti e Dusino era stato superato mediante il «sistema menattritico» di trazione a cavalli.

Anche qui le grandi pulegge verticali del locomotore ricevevano movimento dalla linea telodinamica, e lo trasferivano ad un tamburo, perpendicolare alla direzione di marcia, sul quale si avvolgeva una fune ancorata a monte, che dopo qualche giro in-



Tomaso Agudio

Sistema di locomozione
a menattrite.



8471.5 11/11/11

torno al tamburo si svolgeva verso il contrappeso di valle: la rotazione del tamburo provocava la risalita del locomotore.

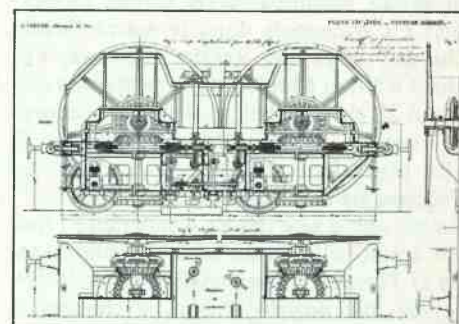
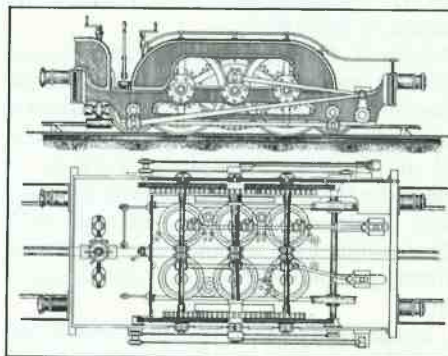
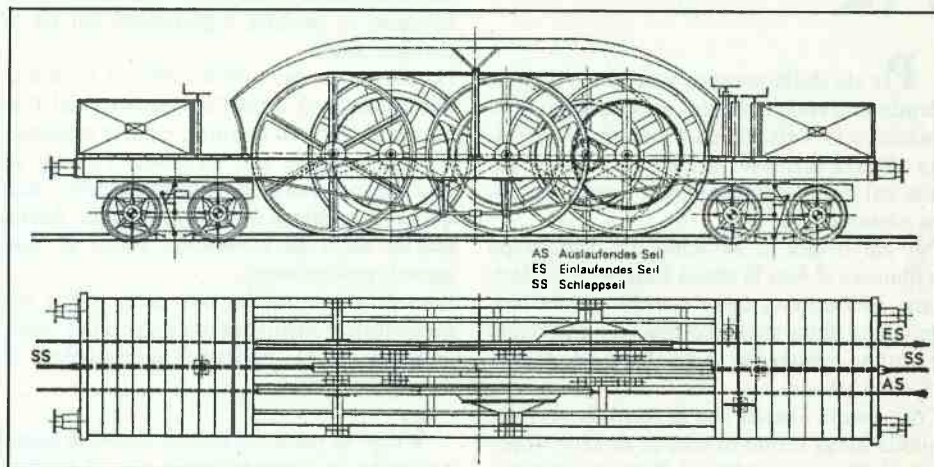
Con questo sistema si poteva spingere un carico di 120 t oltre alle 20 t della motrice, alla velocità di 16 km/h su una pendenza del 270‰.

Nel 1867 il suddetto sistema venne modificato eliminando la fune ancorata a monte, che era sistemata tra i due binari, e che venne sostituita da una terza rotaia contro la quale si serravano sei ruote orizzontali contrapposte.

Il movimento era sempre dato alle pulegge verticali dalla linea telodinamica, e veniva trasmesso sia alle sei ruote orizzontali che alle quattro ruote del locomotore, aumentando l'aderenza con un rodiggio analogo a quello delle famose locomotive Fell, che di lì a poco sarebbero entrate in servizio sulla ferrovia del Moncenisio, da Susa a Lanslebourg.

Con questo sistema, secondo i calcoli, si sarebbe potuto spingere un carico di 40 t oltre alle 8 t della motrice, su una pendenza dell'80‰, ma non si hanno notizie se e dove esso sia stato sperimentato dopo l'Esposizione Universale di Parigi del 1867, cui un esemplare del locomotore era stato presentato tardivamente.

L'Agudio voleva tuttavia dimostrare la superiorità del proprio brevetto anche in una ferrovia attraverso il valico del Moncenisio, e nel 1868 ottenne un grosso finanziamento dal Governo Francese, per realizzarla partendo da Lanslebourg, ma la crisi conseguente la guerra franco-prussiana del 1870 interruppe i lavori di costruzione che erano stati cominciati l'anno prima dalla Soc. Cail di Parigi.



Sistemi Agudio 1863-64, 1867 e 1872-74.

Intanto i tempi stavano maturando: i lavori per la Galleria ferroviaria del Frejus iniziati nel settembre 1857 con mezzi ordinari (per cui si prevedeva durassero 20-25 anni), qualche anno dopo vennero accelerati con l'adozione delle perforatrici Sommeiller consentendo l'apertura all'esercizio il 16 ottobre 1871.

La Società Brassey-Fell che dal giugno 1868 aveva aperto all'esercizio la sua ferrovia attraverso il valico del Moncenisio contando su almeno 7-8 anni di esercizio, quanti era stato calcolato sarebbero stati sufficienti ad ammortizzare le spese e ricostituire il capitale, dovette sospendere l'esercizio all'inizio di novembre di quel 1871.

I lavori per il progetto Agudio da Lanslebourg al valico vennero invece ripresi nel giugno 1872 e compiuti due anni dopo, ormai solo finalizzati a sperimentare un nuovo sistema di trazione su forti pendenze. Rinunciando all'aderenza artificiale ad attrito proposta con la motrice del 1867, a

Lanslebourg il movimento delle pulegge verticali venne trasmesso a due coppie di ruote dentate orizzontali contrapposte, sempre in presa con una cremagliera centrale a dentatura bilaterale. La lunghezza della linea era stata ridotta a 1490 m con un dislivello di 430 m, e la forza motrice fu ottenuta con due turbine

idrauliche Girard da 500 HP alimentate da un salto di 143 m.

Con questo sistema si poteva spingere un carico di 45 t oltre alle 12 t della motrice, su una pendenza che andava dal 50 al 320‰.

I collaudi di questo sistema furono fatti nel 1874 e l'anno dopo alla presenza di varie commissioni tecniche, e nel complesso dettero risultati positivi. Per questa realizzazione il Governo Francese conferì all'Agudio la Croce della Legion d'Onore ed un premio di 40.000 franchi.

Alla fine del 1875 l'esercizio sperimentale ebbe termine e l'impianto venne smantellato, ma l'esperienza maturata fu determinante per la costruzione della ferrovia funicolare di Superga durata, con il sistema Agudio, fino al 1934.

Dopo essere stato per due anni «Ingegnere costruttore» presso la Compagnia delle Ferrovie dell'Est, a Parigi, l'ing. Agudio nel 1857 tornò a Torino, che era ancora Capitale del Regno.

Qui partecipò alle iniziative che in vari campi caratterizzarono quel periodo, iniziative che, anzi, lo videro protagonista.

E possiamo credere che la presenza della Basilica di Superga in quell'orizzonte torinese in cui ormai viveva, con la sua maestosa lontananza, sia stata una stimolante proposta a raggiungerla con uno dei suoi sistemi funicolari.

Documento di questo interessamento è una lettera del 6 marzo 1875 con cui l'ing. Tomaso Agudio proponeva ai Consiglieri Municipali di Torino alcuni opuscoli divulgativi di una ferrovia che lui pensava si potesse fare per andare a Superga.

Nell'agosto di quell'anno l'ing. Vincenzo Soldati stese un *primo progetto* di ferrovia per Superga, a trazione funicolare, con motore idraulico da 40 HP: esso venne esaminato da una Commissione Tecnica Municipale, che lo lasciò senza seguito.

Allora gli ingegneri Tomaso Agudio e Paolo Bellani il 4 gennaio 1877 presentarono un *secondo progetto* di una ferrovia per Superga, dotata di un motore a vapore, che sarebbe stata lunga 2.030 m ed avrebbe superato il dislivello di 614 m con pendenza massima del 300‰.

Gli stessi Ingegneri si offrirono di costruire a cottimo la nuova ferrovia per 1.040.000 lire, purché si utilizzasse il materiale proveniente dall'impianto di Lanslebourg, va-

lutato 400.000 lire.

Questo secondo progetto ebbe un primo parere favorevole dall'ing. Pecco, capo del «Civico Ufficio d'Arte», e venne poi sottoposto alla Commissione per l'esame delle domande presentate al Municipio per ottenere un concorso alle spese di costruzione di nuove ferrovie la quale, a determinate condizioni, emise un voto favorevole al concorso municipale di 300.000 lire.

Si giunse così alla seduta del 23 marzo 1877 in cui il Consiglio Comunale di Torino venne chiamato a decidere l'acquisto di azioni della costituenda società per 300.000 lire.

In apertura il Sindaco, conte Felice Riggon, partecipò l'assenso alla costruzione della ferrovia pervenuto dalla Casa Reale, ma vi furono i pareri contrari di chi temeva un irraggiungibile affollamento intorno

Corino, li 6 Marzo 1875.
7, Via Saluzzo

Illustrissimo Sig. Consigliere Comunale di Torino

Signore,

Non sarà discaro alla V. S. Ill.^{ma} di sapere che lo scrivente si occupa della realizzazione di un progetto di ferrovia per salire a Superga, e che sta per intraprendere gli studi definitivi dietro l'autorizzazione superiore.

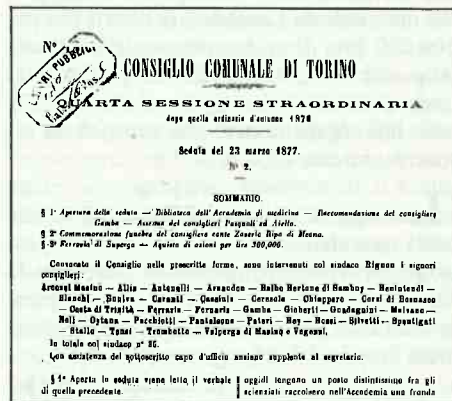
E' intenzione sua di stabilire su detta ferrovia il medesimo sistema d'impianto stradale e di locomozione funicolare che trovansi ora installato sul piano inclinato di *superga* al Lanslebourg; ed in ciò viene assecondato dalla Cava Bail di Parigi proprietaria dell'anzidetto piano inclinato.

Una apposita Società verrebbe poi costituita all'uopo, quando ne avrà ottenuta la concessione governativa a seconda del voto della Commissione incaricata di riferire sui risultati sperimentali di Lanslebourg.

Persuaso lo scrivente che V. S. Ill.^{ma} avrà qualche interesse di seguire il progresso di queste pratiche, prende la libertà di trasmetterle degli opuscoli che trattano della questione, riservandosi più tardi di aver l'onore di parteciparle i rapporti ufficiali sulle esperienze e sul progetto definitivo.

Con rispetto, offre a V. S. Ill.^{ma} l'omaggio della sua distinta considerazione.

Ing. T. Agudio



alle tombe Reali, o di chi citò il contributo di 40.000 lire dato alla tramvia di Rivoli per cui gli sembravano troppe 300.000 lire «per mandare qualche inglese a Superga con quell'ingegnoso giocattolo», di chi era

favorevole ad un concorso a fondo perduto del Municipio che non si voleva fosse coinvolto da una partecipazione, voluta invece da altri perché il Municipio potesse avere il diritto di sorvegliare la Società esercente. Su tutti prevalse il fervore del Sindaco che concluse dichiarando «che anche a costo di rimanere solo voleva avere la gloria di votare la proposta della Giunta, essendo con ciò convinto di fare il bene dei Torinesi».

Il concorso municipale così vivacemente deliberato non ebbe però seguito perché la «Società per la ferrovia di Soperga» di cui l'ing. Agudio aveva già pronto il programma, non venne costituita.

Il 1° aprile 1878 gli ingegneri Agudio e Bellani presentarono al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda di concessione della ferrovia per Superga, ed un *terzo progetto* per una ferrovia a scartamento metrico lunga 2.347 m, suddivisa in due tronchi consecutivi di uguale lunghezza, sui quali si sarebbero mossi contemporaneamente, convergendo o divergendo, due distinti convogli, superando il dislivello di 398 m con pendenza massima del 300‰. La forza motrice per ciascuna delle due macchine era stata calcolata in 155 HP.

Il 15 giugno successivo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici pur con alcune prescrizioni espresse voto favorevole all'approvazione del progetto.

Restava il finanziamento della costituenda Società, che poteva contare sulle 300.000 lire da parte del Municipio, dell'apporto dei materiali da Lanslebourg offerti ora per 200.000 lire, di un intervento della Società Belga dei Tramways di Torino per 100.000 lire e di 900.000 lire di azioni che si sarebbero dovute realizzare: una prospettiva insomma, ancora incerta.

La legge 29 luglio 1879 n. 5.002 che con i suoi articoli 10, 11 e 18 rendeva possibile l'intervento finanziario oltre che la concessione da parte del Governo, impresse allora un nuovo corso alla realizzazione della Ferrovia di Superga.

L'articolo 10 prevedeva infatti che il Governo costruisse 1.530 km di ferrovie secondarie di comprovata utilità purché le Province ed i Comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, fossero disponibili a concorrervi nella misura che il successivo articolo 11 precisava in 4/10 del costo, sino ad

80.000 lire/km; 3/10 del costo per le successive 70.000 lire/km ed 1/10 del costo per la rimanente somma. L'articolo 18 prevedeva inoltre che, a domanda, il Governo avrebbe potuto dare con decreto reale la concessione delle sopracitate ferrovie a «corpi morali interessati» ed il successivo articolo 27 precisava che per le suddette ferrovie, classificate di 4ª categoria, dal 1880 al 1900 sarebbero stati disponibili lire 105.630.000.

Allora l'ing. Agudio, richiamandosi alla domanda fatta il 1 aprile 1878, chiese al Ministro dei Lavori Pubblici che alla luce della nuova legge venisse emanato il decreto reale di concessione, in quanto il concorso richiesto era già stato approvato dal Comune di Torino sin dal 23 marzo 1877, nella misura più che sufficiente di 300.000 lire.

A questa richiesta dell'Agudio il Ministro dei Lavori Pubblici Alfredo Baccarini rispose che il decreto di concessione era subordinato «a speciali condizioni e soprattutto a che le Province e gli altri Corpi morali interessati predessero a tal uopo l'iniziativa con apposite deliberazioni».

In altre parole, la concessione avrebbe dovuto essere richiesta dalla Provincia o dal Comune, e l'ing. Agudio ne sollecitò il Municipio di Torino.

Questi nella seduta consiliare del 12 febbraio 1880 confermò il concorso già deliberato il 23 marzo 1877, che era stato aggiornato da una Commissione Municipale in 320.000 lire. Quanto alla concessione, il Municipio si sarebbe disinteressato dal chiederla, ed in più si sarebbe ritenuto sciolto da ogni impegno se essa non fosse stata ottenuta entro un anno e se la ferrovia non fosse stata aperta all'esercizio nei successivi dodici mesi.

L'Agudio con la Soc. Cail e Comp. si rivolsero allora alla Provincia perché chiedesse la concessione; ed il Consiglio Provinciale deliberò di non esserne alieno, a condizione che il Ministero confermasse il concorso governativo, conferma che il Ministero dei Lavori Pubblici condizionò a che la Provincia effettivamente chiedesse la concessione.

L'ambiguità di questo agire probabilmente pesò sull'opinione pubblica, tanto che il 27 maggio 1881 dopo una intensa seduta il Consiglio Comunale di Torino deliberò di proporre alla Provincia di consorzarsi per

chiedere la concessione, che tuttavia il Municipio era disposto ora a chiedere anche da solo.

Successivamente il Consiglio Provinciale dichiarò di rinunciare a consorzarsi con il Municipio.

Il 17 gennaio 1882 veniva presentata al Municipio di Torino una domanda con cui:

«L'Ingegnere Tommaso Agudio in unione alla Società Torinese di Tramways e Ferrovie Economiche, mentre presenta il progetto della ferrovia di Superga consistente in tredici allegati infradescritti, fa istanza perché l'Amministrazione Civica voglia domandare al Governo del Re la concessione di detta ferrovia di Superga inscrivendola in quarta categoria a norma della legge 29 luglio 1879».

Torna qui interessante dare una scorsa al «Progetto per la Ferrovia di Soperga — Sistema Agudio —» tutto datato e timbrato «17 gennaio 1882», il quarto in ordine di tempo.

Vi si ritrova la premura con cui «il Riferente», l'ing. Agudio, ha ottemperato alle prescrizioni fatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul progetto del 1 aprile 1878: sistemare ai due lati del binario i rami ascendente e discendente della linea telodinamica... od a quelle fattegli dall'Ufficio Tecnico Municipale di limitare il dislivello tra la stazione a monte ed il piazzale della Basilica, qui ridotto da 60 a 30 metri...

La ferrovia sarebbe stata lunga 3130 m con curve a raggio non minore di 300 m, dislivello di 417 m e pendenza massima del 200‰, senza passaggi a livello, un viadotto lungo 87 m, 4 cavalcavia e 3 brevi gallerie.

Preso dalla sua creazione, il Riferente ricorda come l'esercizio sperimentale di Lanslebourg aveva dimostrato che «la doppia dentiera centrale colla relativa longarina costituisse la colonna vertebrale del sistema».

Le rotaie Vignoles da 18 kg/m a differenza di Lanslebourg avrebbero avuto traverse in ferro intervallate di 90 cm.

La linea telodinamica costituita da una fune a 6 trefoli di 8 fili $\varnothing$ 1,8 mm da 1,5 kg/m sarebbe stata sopportata da rulli intervallati di 20 m (8 nelle curve) e mantenuta in tensione da contrappesi a valle.

I locomotori, derivati da quelli di Lanslebourg, avrebbero avuto una sola coppia di

18/1
82

PROTOCOLLO
GENERALE
12 958

LAVORI PUBBLICI
1885.
Cat. 16. P. 5.

1.^o Che il Governo del Re impieghi nel
 impiego della guerra di Spagna, tutti
 i soldati catturati, anche al Confinamento
 e che la Città di Livorno si prenda alle
 Società Civiche, un favore e rispetto di
 Sua Maestà, facendo vantaggio onde
 che vi sia un certo qual annuale, e posto
 nel governo della linea di servizio pubblico.
 2.^o Che il Governo della società, quella
 maggior facilità, e un tributo al reg-
 gio della legge, in data 29. Gennaro 1779
 1779. 1781. per 2.^o articolo, par-
 te. Che la Città di Livorno si prenda
 direttamente alla Società Civiche, il
 favore di ogni soldato, nella sua delazione.
 ... in data del 11. Gennaro 1779 di
 Sua Maestà e benintende in consiglio.
 3.^o Che la Città di Livorno, che di ogni
 società alla Società Civiche, si prenda
 di pubblico una linea di Livorno
 che partendo dalla guerra di Spagna
 siano in Livorno, alla legge, e alla
 sbarco in Livorno, e alla guerra, bene-
 meritate, e quindi, e al nuovo
 punto di Livorno, bene-meritate.

To Sister Corine 19 February 1882

1
 L. T. Agudis
 P. A. Smith & Co. & Co.

H. Sinar
Ingegn. H. Sinar
Luisa Sinar AMMINISTRATORE DELEGATO

[illegible]**PEI LAVORI PUBBLICI**[illegible][illegible]

Secreta

È approvata la proposta compilata colla data del
8 gennaio 1861 del sig. francesco - bonaventura
bonaventura cavallotti, incaricato per la costituzione della persona jurídica
(colonna) (spazio) da duce a capo.
Il tutto con tre proposte da consegnare in loco di consegna
e di consegna. Invece presento ora, e con la mia commissione del fine
del 1861, la commissione del sig. francesco - bonaventura - bonaventura

Roma add. 7, Firenze 1865

St. Kitts
St. Kitts



ruote dentate contrapposte, sempre in presa con la cremagliera centrale a dentatura bilaterale.

La presa di forza, che a Lanslebourg era derivata da due linee telodinamiche attraverso le grandi pulegge esistenti sui due fianchi del locomotore, qui, ove bastava una sola linea telodinamica, avrebbe interessato solo le pulegge esistenti su un fianco del locomotore, per cui quelle dell'altro fianco sarebbero state utilizzate con freni a nastro avvolgentivisi. Interessante il motore: era previsto l'impiego delle due turbine Girard provenienti da Lanslebourg, dove l'acqua non mancava, per cui si pensò ad una vasca di carico posta sulla collina, 150 metri al di sopra delle turbine, e ad una locomobile a vapore da 46 HP che vi pompasse continuamente l'acqua dal Po.

Interessanti anche i calcoli uniti al progetto: per determinare la potenza necessaria partono da un peso trasportato di 60 kg a persona, mentre oggi i viaggiatori sono conteggiati 68 kg, e da una tara di altri 60 kg a persona, mentre oggi la tara dei vago-

ni della stessa funicolare incide per almeno 125 kg a viaggiatore.

Comunque, per trasportare a Superga in 20 min. trecento persone, alla velocità di 2,51 m/sec (9 km/h) si prevedevano necessari sugli alberi motori 659,45 HP, forniti alle turbine Girard da un salto d'acqua proveniente dalla vasca di carico capace di 5.000 mc.

Notiamo infine il riepilogo dei costi di costruzione che erano previsti in 1.500.000 lire, particolarmente gravate da un non specificato «materiale fisso» per 316.378,50 lire e da «spese maggiori impreviste e dalle maggiori esigenze» (quali?) per 148.209,05 lire.

Il 20 maggio 1882 questo progetto ottenne il voto favorevole all'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ma il Decreto Ministeriale di approvazione fu emesso solo l'anno dopo, il 7 giugno 1883.

Per il Municipio di Torino era matura la possibilità di chiedere al Governo la concessione, che poi sarebbe stata trasferita alla Società Torinese dei Tramways e Ferrovie Economiche in base ad accordi già approvati dal Consiglio Comunale, i cosiddetti «Preliminari» che, fra l'altro, erano vincolanti fino al 31 dicembre 1882. Conseguentemente il 31 marzo 1882 il Sindaco di Torino presentò il progetto al Ministero dei Lavori Pubblici e chiese la concessione.

La domanda venne seguita con vivo interesse, provocando anche un febbrile scambio di corrispondenza fra Torino e Roma, dove c'era qualche perplessità quanto al concorso governativo, sinché saltò fuori la soluzione con l'equivalenza.

Diceva infatti il Ministro Baccarini, nella lettera del 9 agosto 1882, che la linea si poteva considerare equivalente ad una ferrovia normale che, dovendo avere pendenze massime del 50‰ e media del 25‰, per superare i 417 metri di dislivello avrebbe dovuto essere lunga 17 km. Conteggiando su questa lunghezza il concorso governativo valutato in 80.000 lire/km, si sarebbe ottenuto l'importo massimo del concorso medesimo ($80.000 \times 17 = 1.360.000$ lire). D'altra parte la stessa legge 29 luglio 1879 diceva che questo concorso non avrebbe dovuto superare i 6/10 del costo totale della ferrovia, qui valutato in 1.500.000 lire, e poiché i 6/10 di questa cifra sono

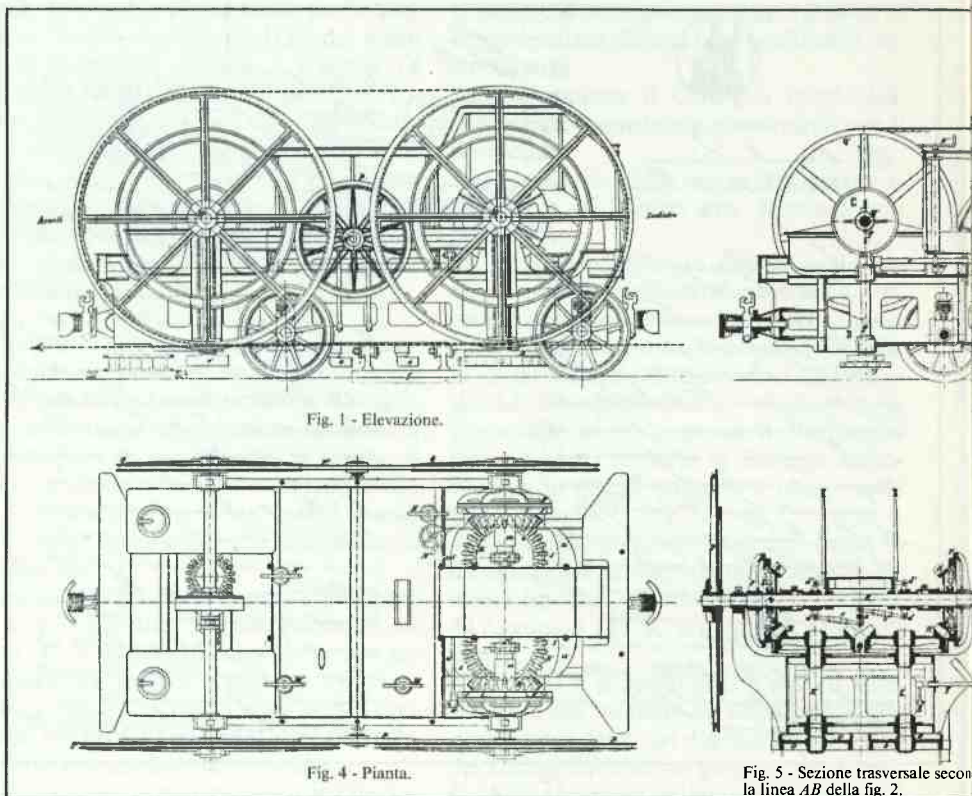


Fig. 1 - Elevazione.

Fig. 4 - Pianta.

Fig. 5 - Sezione trasversale secondo la linea AB della fig. 2.

Locomotore funicolare sistema Agudio in uso sulla ferrovia di Superga.



900.000 lire, questo era il massimo concorso governativo possibile.

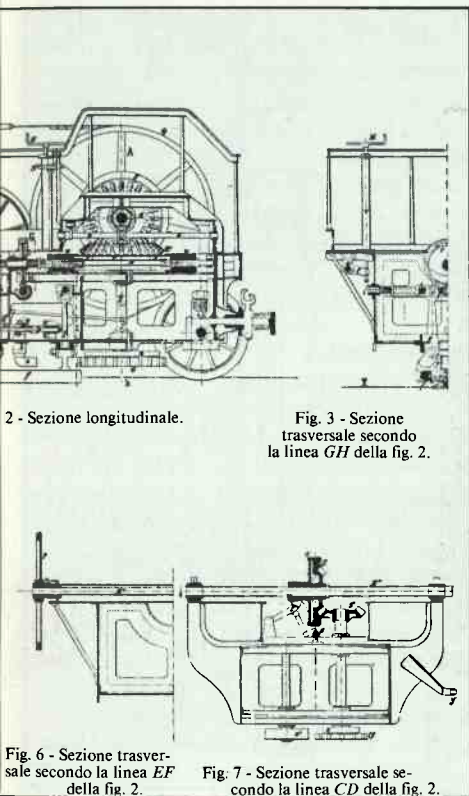
Questa cifra era però insufficiente, anche perché sarebbe stata rateizzata in un decennio: vi fu un nutrito scambio di corrispondenza tra il Sindaco che vedeva avvicinarsi il 31 dicembre quando sarebbero scaduti gli accordi con la Società Torinese dei Tramways che avrebbe costruito la ferrovia, ed il Ministro Baccarini che aveva inutilmente caldeggiato l'aumento del con-

corso governativo anche in Consiglio dei Ministri.

Il 31 dicembre 1882 la Società Torinese Tramways e Ferrovie Economiche si ritenne sciolta, e ciò venne sancito anche dal Consiglio Comunale.

In questo frattempo vi fu una nuova proposta: l'ing. John B. Fell, che già nel 1881 aveva proposto al Municipio di applicare il proprio sistema ad una ferrovia per Superga, il 5 gennaio 1883 chiese nuovamente al Sindaco di costruire ed esercitare tale ferrovia, che sarebbe stata lunga 4.270 m avrebbe avuto la pendenza del 100‰, raggio minimo di curva di 50 m e scartamento metrico, e sarebbe costata 1.100.000 lire. Il Municipio era però già orientato verso il sistema Agudio, e la richiesta non ebbe seguito.

Il 31 gennaio 1883 venne costituita la Società Anonima Ferrovia di Superga — che chiameremo poi Società subconcessionaria — la quale aveva già steso una convenzione con l'impresa Delvecchio, Perini



2 - Sezione longitudinale.

Fig. 3 - Sezione trasversale secondo la linea GH della fig. 2.

Fig. 6 - Sezione trasversale secondo la linea EF della fig. 2.

Fig. 7 - Sezione trasversale secondo la linea CD della fig. 2.

e Viotti per la costruzione e l'esercizio della ferrovia di Superga, nonché con l'ing. Agudio per potervi applicare quel suo sistema funicolare.

Il presidente della nuova Società, comm. Ranco, chiese quindi al Sindaco che sollecitasse la concessione dal Ministero, concessione che sarebbe stata poi trasferita alla Società che avrebbe costruito la ferrovia al fine — concludeva il comm. Ranco — «di dotare efficacemente la città di Torino di una Strada che, oggi nel desiderio di tutti, potrà domani essere di alto decoro per la città, di utile eccitamento alla Nazione a trar partito da una italiana invenzione».

Il Municipio interessò subito il Ministero dei Lavori Pubblici e nel marzo di quell'anno 1883 la Giunta Municipale approvò la bozza della convenzione per la concessione mentre l'ing. Benedetto Brin, deputato, venne delegato a rappresentare a Roma il Municipio di Torino nella stipula e firma dell'atto di concessione.

Il 31 marzo l'ing. Benedetto Brin telegrafò al Sindaco conte Ernesto Balbo Bertone di Sambuy, di aver firmato la convenzione

per la concessione al Municipio di Torino della Ferrovia di Superga.

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 105 del sabato 5 maggio 1883 venne pubblicato il decreto reale n. 1304 datato 1° aprile 1883 con cui venne approvata la convenzione firmata il 31 marzo, la quale venne pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale di lunedì 7 maggio 1883.

Qualche giorno dopo, il 16 maggio, venne sottoscritta l'altra convenzione, con cui la Città di Torino trasferì alla Società sub-concessionaria la concessione avuta dal Governo. Tale documento, tra l'altro, all'articolo 4 prevedeva che dopo un quinquennio il Municipio avrebbe avuto una compartecipazione del 10% agli utili di esercizio.

Tutto era pronto per i lavori di costruzione, ma già fin dal 21 marzo il presidente della Società sub-concessionaria, comm. Ranco, con coraggioso dinamismo ne aveva disposto l'inizio da parte dell'impresa Delvecchio Perini e Viotti. Il loro rapido progredire consentì due mesi dopo all'amministratore delegato della stessa Società di chiedere e ottenere dal Sindaco la restituzione della cauzione di 30.000 lire, come previsto dalla convenzione.

A questo punto entrò in scena un nuovo personaggio, vale a dire un nuovo Ufficio che, iniziando allora ad occuparsi della Ferrovia di Superga se ne occupa ancora adesso, pur in altra veste. Si trattava del Regio Commissariato Tecnico per la Sorveglianza alla Costruzione delle Ferrovie concesse all'Industria Privata il cui responsabile, comm. Valvassori, si pregì il 14 giugno «di notificare con vera e somma compiacenza alla onorevol.ma S.V. quale degm.mo Sindaco di Codesta Città che il Ministero dei Lavori Pubblici con nota...» ecc. gli aveva affidato la sorveglianza dei lavori della ferrovia di Superga, di cui lui, ora, chiedeva altra documentazione.

Il Sindaco, sorpreso, pochi giorni dopo gli rispose che dal Ministero nessuno lo aveva informato dell'esistenza di quell'Ufficio, alle cui richieste avrebbe cionondimeno corrisposto.

Questo nuovo Ufficio non volle però avere relazioni dirette con la Società subconcessionaria, ma sempre per il tramite del Municipio, benché il Sindaco avesse informato sia il comm. Valvassori sia il Ministero della sub-concessione. Il Ministro Baccari-

ni però, ricordando al Sindaco la legge 29 luglio 1879, si disse disponibile ad accettare la delega fatta dal Municipio per corrispondere direttamente alla Società subconcessionaria le quote del concorso governativo.

La vigilanza del nuovo Ufficio si fece tuttavia sentire con alcune contestazioni circa l'impiego di materiali scadenti.

Mentre intanto i locomotori provenienti da Lanslebourg erano in via di trasformazione presso le Officine Meccaniche di Savigliano, in ottobre il Sindaco inviò al Ministero i disegni dei due tipi di vetture per la ferrovia di Superga: erano vetture a due carrelli su cassa in legno, una aperta ed una chiusa, con 44 posti a sedere e con due terrazzini di estremità da cui si potevano comandare i freni agenti su tutte le ruote. Questi tipi di vettura vennero approvati solo un anno dopo, con Decreto Ministeriale.

Oltre a materiali scadenti, il comm. Valvassori, responsabile dell'Ufficio di Vigilanza governativa, rilevò varianti in corso d'opera che riferì al suo Ministero dei Lavori Pubblici, il quale impose al Municipio di fare «le più vive rimozioni» all'impresa che faceva i lavori.

Le varianti erano essenzialmente due: la modifica del ramo di ritorno della linea telodinamica, previsto a terra poggianti su rulli intervallati di 20 m, e che invece veniva realizzato a 4,30 m di altezza su pilastri intervallati circa 100 m, ed una dop-

14 giugno 1883.



pia fila di pali verticali lunghi un metro e mezzo, che venivano affondati immediatamente a valle delle traverse in ferro del binario, per evitarne lo scorrimento longitudinale sulle maggiori pendenze.

Tali varianti vennero poi ufficialmente proposte dal presidente della Società sub-concessionaria, comm. Ranco, e debitamente approvate dal Ministero.

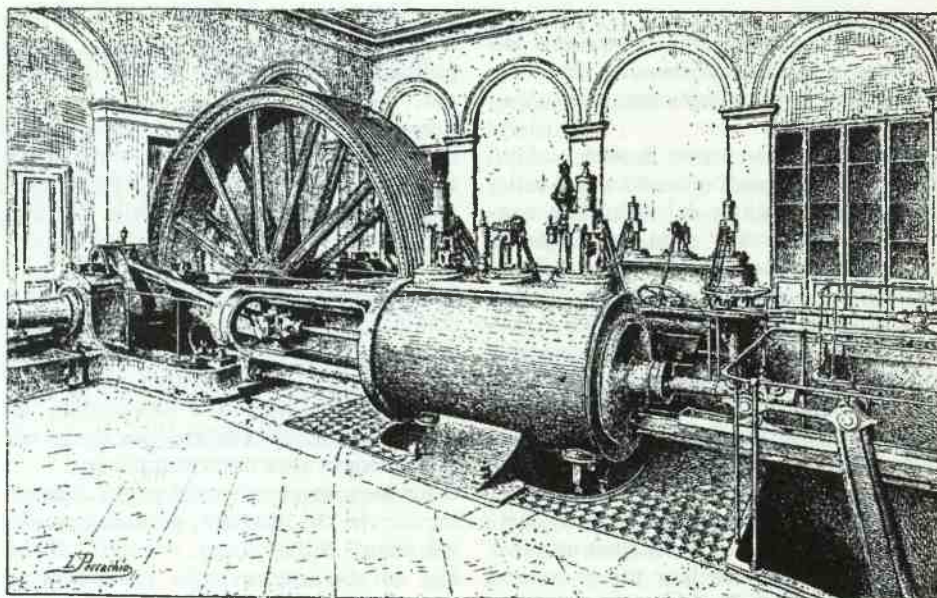
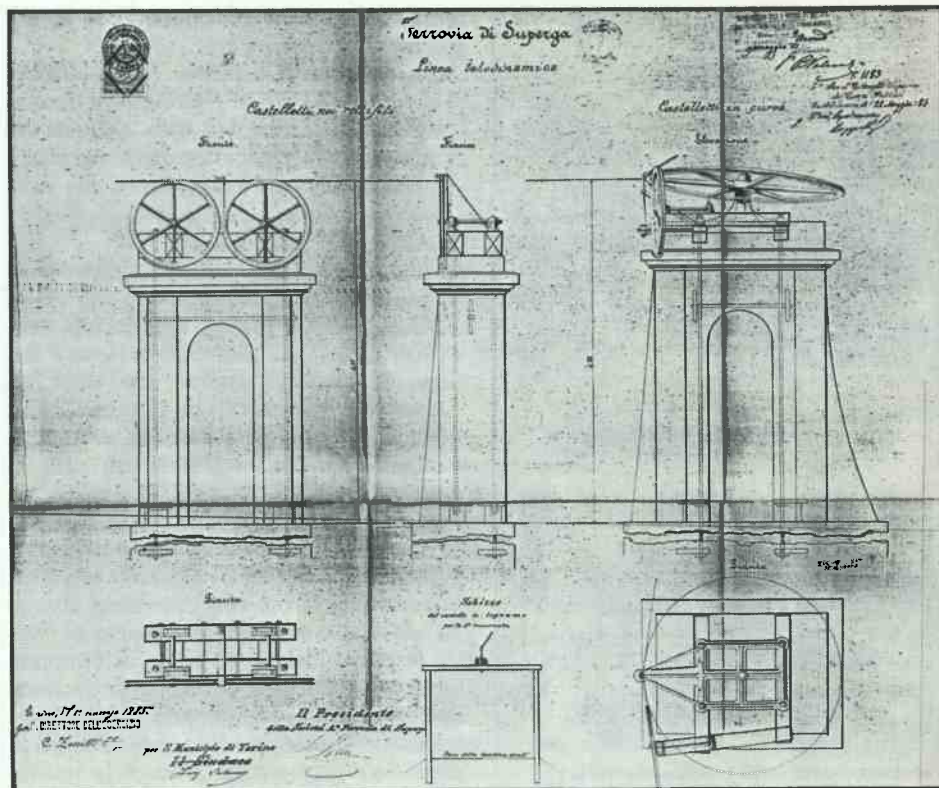
Al comm. Valvassori che vigilava sulla corrispondenza dei lavori al progetto approvato, si unì poi l'ing. Crosa, sotto-commissario alla vigilanza governativa, che si occupò del futuro esercizio interessandosi alla sagoma limite in rapporto agli ostacoli, alla composizione dei treni, al comportamento sulle curve di raggio minimo ecc.; volle anche fosse verificato, per le previste vetture a due assi, se sulla pendenza del 200‰ la risultante del carico si sarebbe avvicinata troppo al rettangolo di appoggio nel caso i viaggiatori si fossero radunati tutti in piedi verso valle.

Comunque tutti i dati richiesti vennero forniti all'ing. Crosa, direttamente dall'ing. Agudio che seguiva i lavori.

Venne anche tempestivamente proposto, ed assentito, di modificare il sistema motore della linea telodinamica, sostituito da generatori di vapore e da due gruppi alternativi costituiti da cilindri del diametro di 57 cm ad espansione variabile comandata dal regolatore, e distribuzione tipo Sulzer. Essi potevano sviluppare circa 500 HP che, tramite un volano che ruotava a 55 giri/min., venivano forniti alla linea telodinamica.

All'inizio del 1884 le opere civili erano ormai avanti, e si andavano sistemando anche le apparecchiature meccaniche fisse, tra queste le quattro caldaie tipo Cornovaglia per le quali la scarsità della falda locale aveva reso necessario attingere l'acqua di alimentazione e di condensazione dal sottostante canale Michelotti, vicino al Po: verso la fine di febbraio vennero fatte le prove a freddo e le prove a caldo, mentre «essendo quasi compiutamente ultimati i lavori della ferrovia», il presidente della Società sub-concessionaria chiese al Sindaco di ottenere dal comm. Valvassori che si facessero le prove preliminari di funzionamento.

Vi fu, durante queste prove, un curioso contrattempo: il 15 marzo un locomotore dovette fermarsi a mezza strada per atten-



Disegni relativi alla linea telodinamica.

Sala delle macchine motrici.

dere il raffreddamento di un cuscinetto, proprio in vista di alcune persone che seguivano quei nuovi congegni dalla «Strada Reale» che sale a Superga parallelamente alla ferrovia. Tra queste vi era un inviato de «Il Secolo» di Milano che lo telegrafò

Peruvia *Crino. Supra* - *Oratio*

in redazione, per cui il giorno dopo, 16 marzo, la mancata risalita del locomotore a Superga, data da alcuni giornali di Milano, destò il disappunto dei giornalisti torinesi che recriminarono alla Società di non essere stati, a differenza dei colleghi milanesi, ammessi alle prove. «Queste circostanze indussero la Società ad avvertire in via affatto privata alcuni conoscenti personali redattori di giornali di Torino che il giorno 20 avrebbero potuto vedere in moto il locomotore».

Ad essi si unirono anche i familiari degli operai che lavoravano sulla ferrovia, ma al Regio Commissario comm. Valvassori la cosa non piacque affatto per cui il giorno dopo, 21 marzo, contestò vivacemente al Sindaco l'abusivo trasporto di estranei fatto nei giorni precedenti. L'incidente fu chiuso poi da una deferente lettera di quattro pagine con cui l'amministratore delegato avv. Gonella (non il presidente comm. Ranco!) spiegava i fatti, la buona fede della Società che «riconoscendo la giustizia delle osservazioni del Regio Commissario, proibirà assolutamente e rigorosamente a qualunque persona estranea di prender parte alle corse di prova».

Comunque, la Ferrovia Funicolare di Superga — Sistema Agudio — era fatta, ed il 20 marzo il Sindaco scrisse al Ministro dei Lavori Pubblici che fosse nominata la Commissione Tecnica prevista per il collaudo dall'articolo 8 del capitolato annesso al provvedimento di concessione, cosa che il Ministro fece subito comunicandolo personalmente al Sindaco di Torino.

Il 5 aprile 1884 la commissione iniziò le prove, ma il 6 le sospese facendo numerose prescrizioni — tra l'altro che si provvedesse ad un secondo locomotore e le carrozze necessarie per un esercizio continuo, e che si fornisse l'elenco del personale.

Qualche giorno dopo le prescrizioni vennero soddisfatte, il secondo locomotore arrivò alle Officine di Savigliano e si conobbero anche i nomi di tutto il personale: 34 persone di cui 15 addetti al traffico, 10 alla trazione, 9 alla manutenzione oltre al Direttore, l'ing. Ermenegildo Perini. Anche l'ing. Agudio ne faceva parte, come Capo della trazione.

In aprile vennero anche approvate dal Ministero le tariffe già assentite dalla Giunta. Esse valevano per tutto il percorso da Piazza Castello a Superga, ma differivano a seconda vi fosse o no il trasbordo a Sassi: in

[illegible]

Prezzi dei Troni				Stazioni	4 ^o	6 ^o	8 ^o	10 ^o	12 ^o	14 ^o	
Diretti		Ordinari			Ordinario	Brevis	Brevis	Ordinario	Brevis	Brevis	
1 ^o Cl.	2 ^o Cl.	1 ^o Cl.	2 ^o Cl.		Clasf. 1 ^a Ord.	Clasf. 1 ^a Ord.	Clasf. 1 ^a Ord.	Clasf. 1 ^a Ord.	Clasf. 1 ^a Ord.	Clasf. 1 ^a Ord.	
L. 6	L. 6	L. 6	L. 6	Stazione di Napoli	8.33	9.37	11.20	1.42	4.03	5.14	7.25
2.50	1.60	2.05	1.45	Stazione di Bari	7.49	10.13	11.36	1.58	4.19	5.30	7.41
2.60	1.85	2.33	1.70	Stazione di Reggio Calabria	8.39	10.50	11.41	2.03	4.31	5.55	7.46
					9.26	10.57	12.08	2.30	4.50	6.02	8.13

Comita 19 d'Aprile 1911
Il Presidente della Commissione
fr. S. Nanno

Corino, 19 Maggio 1914
Il Presidente della Società
f. S. Nanno



Autorizzazione prefettizia all'esercizio.

Il telegramma per le corse inaugurali pervenne direttamente anche al Sindaco, ma conteneva una riserva per l'apertura al servizio pubblico perché la Commissione di collaudo non aveva completato le prove. Esse però vennero terminate a metà maggio ed allora il comm. Ranco, presidente della Società sub-concessionaria, chiese al Sindaco che promuovesse dal Ministero l'autorizzazione per l'apertura all'esercizio pubblico della ferrovia di Superga per il mercoledì 23 maggio.

Alla richiesta era unita una proposta di orario su cui è interessante fermarsi un momento:

— i treni da Piazza Castello a Sassi e Superga erano «ordinari» se con trasbordo a Sassi, e «diretti», senza trasbordo quindi con minor tempo sull'intero percorso;

— la indicazione delle ore era frammentaria, mnemonicamente difficile, poco orecchiabile e poco giustificabile in una linea limitata;

— dal mezzogiorno le ore pomeridiane ripetevano quelle del mattino, come tuttora in uso in Inghilterra;

— non era indicato se vi fosse distinzione tra treni feriali e festivi.

Il 23 maggio il Ministro dei Lavori Pubblici, Genala, telegrafò autorizzando il Servizio pubblico dal 24 maggio, ed un Decreto Ministeriale del 28 giugno 1884 convalidò l'autorizzazione telegrafica.

Per l'esercizio, ed in attesa della loro approvazione governativa, a fine maggio il

Sindaco fece applicare sei diversi regolamenti sulla Ferrovia di Superga:

- per i segnali con bandiere, lanterne, cavo elettrico e suon di corno;
- per la circolazione dei treni;
- per la sorveglianza e manutenzione della linea telodinamica;
- per la manutenzione e sorveglianza generale;
- per i macchinisti;
- per il servizio nelle stazioni e la composizione dei treni.

La commissione di collaudo, completate le sue prove stese il 30 maggio il verbale di collaudo provvisorio, favorevole all'esercizio. In quei giorni giunse al Sindaco una ministeriale inattesa, con cui si richiedeva il contributo di «sorveglianza governativa» conteggiato sulla base annuale di 60 lire/km. Proporzionalmente ai giorni di esercizio previsti per il 1884 era di 140,10 lire, che per gli anni seguenti sarebbero state 186 lire fino al 1° marzo 1920, quando il contributo annuale divenne di 217 lire.

Nei primi tempi di esercizio il traffico fu molto sostenuto, e fu necessario aumentare qualche treno perché il decreto con cui era stato assentito il servizio pubblico vincolava la composizione ad una carrozza lunga da 44 posti ed una corta da 16.

Per questo si provvide alla sostituzione della fune telodinamica, come del resto prescritto dalla Commissione di collaudo: fu così possibile, verso la fine di agosto, ottenere un nuovo decreto ministeriale che autorizzò treni da 35 t, composti da due vetture da 44 posti ed una da 20.

Quell'autorizzazione giunse ancora in tempo perché il traffico si mantenne forte anche in settembre, senza più bisogno di treni speciali ad ore impossibili, come era stato in luglio per i «veterani delle patrie battaglie» (che avevano però fruito di una riduzione del 30%).

Tempo dopo accadde un altro episodio singolare: il 2 novembre, lunedì, alle 8,30 il Re Umberto volle salire a Superga con la nuova ferrovia, ma non volle che il viaggio si svolgesse in forma ufficiale per cui tramite il cav. Orlandi della Real Casa, fece avvertire la Direzione della Ferrovia che non voleva che le Autorità fossero edotte di questa gita, che si limitò al tratto Sassi-Superga.

Il Sindaco però lo venne a sapere, ed il giorno dopo scrisse una lettera di richiamo

al Direttore della Ferrovia, per non esserne stato informato.

L'amministratore delegato della Società sub-concessionaria, avv. Gonella, spiegò perché non era stato detto nulla, al che il Sindaco controbattè che, se non come autorità, avrebbe dovuto essere avvertito ugualmente come capo dell'Amministrazione Concessionaria della Ferrovia.

Con il sopraggiungere della cattiva stagione il traffico diminuì sensibilmente, anche perché nel novembre si era chiusa l'Esposizione Nazionale: per ravvivarlo l'avv. Gonella propose biglietti di andata e ritorno sui quali la Giunta fu subito d'accordo, ed in pochi giorni fu ottenuta una autorizzazione provvisoria dal Commissario Tecnico alla Sorveglianza Governativa: per l'andata e ritorno Torino-Superga si sarebbero pagate L. 3,10 in prima classe e L. 2,25 in seconda; per il tratto Sassi-Superga invece L. 2,20 in prima classe e L. 1,75 in seconda.

Il 22 dicembre questi prezzi vennero autorizzati definitivamente dal Ministero.

L'esercizio si svolgeva sempre sulla scorta del collaudo provvisorio del 30 maggio, per cui in novembre l'avv. Gonella amministratore delegato della Società sub-concessionaria, chiese al Sindaco il collaudo definitivo.

Il 23 dicembre il Ministro Valsecchi telegrafò che si procedesse al collaudo definitivo, che avvenne il 31 dicembre 1884 con esito soddisfacente alla presenza di tutti i protagonisti: l'ing. Crosa in rappresentanza del Commissario governativo, l'ing. Borghini Ispettore del 1° Circolo Ferroviario, il sottocommissario comm. Valvassori, mentre il contraddittorio era composto dall'ing. Velasco capo dell'Ufficio Tecnico Municipale e rappresentante il Sindaco, il comm. Ranco e l'avv. Gonella, presidente ed amministratore delegato della Società sub-concessionaria, ed infine l'ing. Perini che rappresentava l'impresa costruttrice ed esercente. L'ing. Agudio era presente, non ufficialmente. Ovviamente mancava uno dei protagonisti, il Sindaco Balbo Bertone di Sambuy.

Anche economicamente l'anno appena terminato, il primo della lunga vita della Funicolare di Superga, ebbe una conclusione molto soddisfacente: l'introito totale fu di 250.738,45 lire, cioè almeno doppio delle spese di esercizio.

Il 29 maggio 1885 il Ministero dei Lavori Pubblici approvò con Decreto il progetto del gennaio di quell'anno con il quale erano state attuate le variazioni ed i miglioramenti prescritti dal precedente Decreto Ministeriale del 28 giugno 1884.

Con l'ultimo sigillo la Funicolare di Superga fu quindi una raggiunta realtà, e ripercorrerne la storia è stato come individuarne i fatti più rappresentativi, necessaria premessa alla quotidianità dei seguenti.

Gli orari, che ne concretarono la vita, si alternarono regolarmente, invernali ed estivi, più scarni quelli invernali, con 4-5 coppie giornaliere di treni più due di festive; più intensi quelli estivi con 6-8 coppie di treni giornalieri più 2-3 di festive.

Dal novembre 1891 gli orari della Ferrovia di Superga comparvero sull'«Indicatore Ufficiale delle Strade Ferrate» dei F.lli Pozzo, mentre due anni dopo, dal novembre 1893, il computo delle ore di ciascun giorno si fece da una mezzanotte all'altra, come prescrive il Regio Decreto 10 agosto 1893, e così non si parlò più di ore antimeridiane e pomeridiane. Nel 1897 furono prescritti anche orari grafici.

Abbiamo visto che vi furono ospiti di riguardo: puntualmente i principi di Savoia-Aosta, che il 18 gennaio e l'8 novembre di ogni anno salivano a Superga, o rappresentanze parlamentari, congressisti convenuti per le Esposizioni Nazionali del 1898 e del 1911, associazioni universitarie e persino principi egiziani.

Le «Tariffe dei Trasporti approvate stabilmente nel maggio del 1889 vennero diffuse in un opuscolo, distinte per giorni feriali (L. 2 in I e L. 1,40 in II; L. 2,45 per A.R. in I e L. 1,70 per A.R. in II) e per giorni festivi (rispettivamente L. 1,40 e L. 0,95, e L. 1,75 per A.R. in I e L. 1,20 per A.R. in II). Vi erano abbonamenti per 30 corse, tariffe per merci a piccola e grande velocità, «a vagone completo» nonché per i cani (0,45 lire per capo...). Soltanto dopo il 1900 subirono minimi aumenti.

Dopo i primi anni l'esercizio non dimostrò quell'attività tanto sperata dallo slancio dei promotori, ed a cavallo del secolo i costi medi annuali furono di 68.570 lire mentre gli introiti ammontarono mediamente a 48.620 lire, per cui la compartecipazione municipale agli utili prevista dalla sub-concessione avvenne solo nel 1902 e nel 1911.

Nonostante la società subconcessionaria

FERROVIA FUNICOLARE SASSI SUPERGA

Tariffe in vigore dal 1887 al 1901

Tariffe in vigore dal 1902 (1902 in sperimentazione)

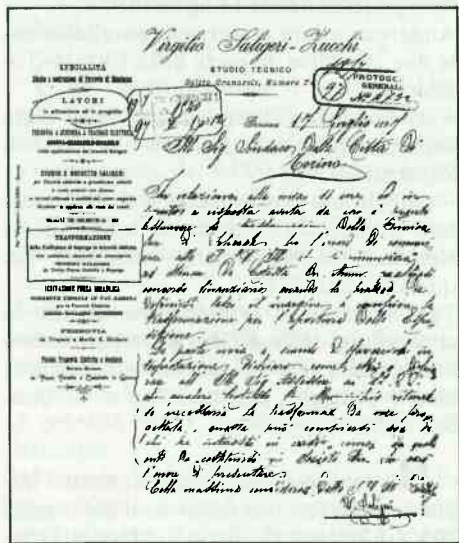
... (text partially obscured) ...
... (text partially obscured) ...
... (text partially obscured) ...

Anno	N°	Trasporti	PRODOTTI					SPESE									
			Numero	Biglietti	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti fuori Biglietti	Totale	Prodotti Elettrici	Prodotti per Fiume	Spese della Direzione	Spese per il materiale	Spese per il personale	Spese per il servizio	Spese per altri diversi	Totale	per Km.
1894	2.510	18.326	27.294,00	157,53	549,40	1.000,10	29.000,00	9.656,03	3.163	8.000,00	3.300,00	15.152,00	11.000,00	...	...	45.500,00	14.119,31
1895	2.519	17.431	23.808,91	126,18	304,26	1.200,00	25.334,00	8.444,73	2.763	8.000,00	3.300,00	14.500,00	11.000,00	...	...	41.800,00	13.962,30
1896	2.544	14.760	23.975,61	107,01	377,70	1.300,00	25.707,00	8.569,11	3.118	7.990,00	3.000,00	14.100,00	11.100,00	...	...	41.990,00	13.663,31
1897	2.920	15.475	23.091,00	147,89	740,75	1.500,00	25.382,00	8.463,00	4.743	7.300,00	4.137,00	14.750,00	11.500,00	...	...	37.111,00	13.762,00
1898	3.101	42.223	28.851,70	307,90	185,10	1.000,00	29.314,00	9.104,90	8.144	21.500,00	24.110,00	15.970,00	6.000,00	...	...	51.671,00	17.324,45
1899	3.043	30.991	24.953,60	251,00	763,16	...	26.000,00	15.400,16	1.790	18.500,00	5.500,00	27.800,00	...	...	...	51.810,00	17.570,65
1900	3.127	20.553	26.919,70	149,00	1.051,90	...	27.421,00	9.100,10	3.771	17.400,00	6.933,00	13.510,00	5.910,00	1.000,00	...	55.000,00	11.680,00
1901	3.125	19.490	23.165,00	141,00	592,33	1.600,00	25.302,00	9.600,00	3.944	17.400,00	7.000,00	13.310,00	5.800,00	1.000,00	...	54.710,00	11.571,00
Applicazione delle nuove tariffe viaggiatori dal 1902																	
1902	3.499	43.470	33.183,60	364,00	1.614,00	...	34.807,00	15.008,00	7.671	27.600,00	8.150,00	15.510,00	7.740,00	10.930,00	...	55.000,00	16.314,00
1903	5.610	33.361	34.614,00	358,39	324,90	3.300,00	38.000,00	13.000,00	3.934	30.740,00	6.944,00	17.070,00	3.400,00	13.925,00	32.105,00	51.107,00	14.676
1904	4.568	34.411	39.301,35	405,35	307,00	1.300,00	40.907,00	14.805,35	5.111	27.981,00	8.744,00	11.046,00	3.950,00	12.267,00	34.400,00	53.116,00	15.904
1905	4.600	33.627	33.843,45	375,79	1.084,75	5.334,00	40.307,00	14.746,00	4.947	27.995,00	10.701,00	14.147,00	6.750,00	14.900,00	34.625,00	53.500,00	15.877

Dati relativi all'esercizio nel periodo 1894-1905.

esercente avesse regolarmente ottenuto il concorso governativo, saldato con 400.000 lire nel 1894, questa situazione fece maturare un cambiamento nella gestione. Nel 1887 al comm. Ranco subentrò l'avv. Gonella come presidente. All'ing. Perini subentrò come direttore di esercizio il suo socio, Angelo Delvecchio, che l'11 marzo 1899 chiese all'assemblea annuale della società di affidare l'esercizio della ferrovia di Superga alla Società Anonima dei Tramways di Torino. L'amministratore delegato di questa Società, ing. Gruslin, divenne così il nuovo direttore di esercizio della Ferrovia di Superga e la società subconcessionaria si trasferì in corso Regina Margherita 14, ove era la sede dell'Azienda che ha continuato a gestirla.

Il passaggio venne poi ufficializzato nella riunione di Giunta del 5 maggio 1899. In quello scorcio di secolo la Ferrovia di Superga venne interessata da una nuova iniziativa di un certo Virgilio Saligeri-Zucchi, che, da Genova, il 29 maggio 1897 chiese al Sindaco la sub-concessione, per trasformare la ferrovia a trazione elettrica ad aderenza artificiale. 'Alla domanda era unito un progetto, una relazione tecnica ed un promemoria con cui il Municipio di Torino veniva richiamato a pesanti re-



sponsabilità per l'attuale gestione della Ferrovia. Tra le realizzazioni indicate sulla carta intestata usata per la sua corrispondenza, il Saligeri indicava anche la trasformazione della Ferrovia di Superga, il che dovette indurre il Municipio di Torino che declinò l'interessamento restituendo relazione e progetto.

L'elettificazione della Ferrovia venne tuttavia concretamente proposta alcuni

anni dopo quando, avvicinandosi il 31 marzo 1913, data di scadenza della concessione trentennale, il Municipio non sarebbe stato più vincolato dalla sub-concessione assentita alla Società Anonima Ferrovia di Superga.

A seguito di conforme deliberazione di Giunta, il 10 febbraio 1910 il Sindaco chiese direttamente al Re l'autorizzazione a trasformare la ferrovia in tramvia elettrica funicolare, e la proroga della concessione.

In effetti, al Municipio interessava inizialmente solo il rinnovo della concessione, in quanto per la trasformazione si sarebbe dovuto affidare alla Società esercente ed alla sub-concessionaria, che avevano fatto condizioni troppo vincolanti.

Della cosa venne interessato anche il Presidente del Consiglio, on. Giolitti, ed il Consiglio di Stato, dopodiché per il rinnovo della concessione venne predisposto uno schema di convenzione, nel quale però il collegamento tra il centro di Torino e Superga era previsto sempre attraverso la tramvia Torino-Gassino, vanificando così i diversi programmi del Municipio.

Successivamente, nel febbraio 1913 il Consiglio Comunale autorizzò il Sindaco, Senatore Teofilo Rossi, a concordare con il Governo la sola proroga della concessione ed il 30 aprile il Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Consiglio di Stato, consentì la continuazione dell'esercizio fino al 31 dicembre 1916.

Il servizio venne continuato fino a questa data dalla Società subconcessionaria, che però ottenne dal Municipio un rimborso di 22.000 lire per le spese necessarie ad urgenti lavori straordinari.

Sorsero tuttavia contestazioni circa la consegna della ferrovia che, scaduta la concessione il 31 marzo 1913, era reversibile allo Stato per cui, nonostante la numerosa corrispondenza tra il Ministero dei Lavori Pubblici, il Municipio e la Società subconcessionaria della Ferrovia di Superga, si giunse alla fine del 1916 senza nulla concludere.

Superando ogni formalismo l'allora Ministro dei Lavori Pubblici, on. Ivanoe Bonomi, il 31 dicembre 1916 telegrafò e scrisse al Sindaco di Torino, senatore Frola, acconsentendo in via del tutto provvisoria la continuazione dell'esercizio.

La Grande Guerra, che anche per l'Ita-

lia era in corso ormai da un anno e mezzo, fece lievitare il costo e rendere difficile l'approvvigionamento del carbone necessario alle motrici a vapore, per cui ne venne proposta la sostituzione con un motore elettrico. Per la sostituzione la Società sub-concessionaria chiese al Municipio un sussidio annuo di 15.000 lire, che la Giunta ridusse a diecimila.

Le difficoltà della guerra resero però difficile la fornitura del motore, ed il 1° luglio 1917 fu sospesa l'assegnazione del carbone, mentre la legna non era sufficiente a mettere in pressione le caldaie Cornovaglia, per cui nello stesso mese di luglio 1917 la Giunta autorizzò per i soli giorni feriali un autoservizio sostitutivo con autobus FIAT «15 Ter».

Successivamente vennero studiate anche varie soluzioni, sia per la parte concessionale, sia per la trazione, per la quale le Officine Meccaniche di Savigliano avevano proposto la trasformazione dei locomotori Agudio installandovi due motori elettrici, con una linea aerea di alimentazione trifase, soluzione questa che però non ebbe seguito.

Il 23 ottobre 1919 il Sindaco di Torino chiese al Ministro dei Lavori Pubblici la proroga per 10 anni della concessione dell'esercizio, che avrebbe dovuto esser assentita sulla base di una convenzione che, tra l'altro, prevedeva la sostituzione della motrice a vapore con un motore elettrico entro il 1920, mentre i dieci anni avrebbero dovuto decorrere dalla data di tale sostituzione.

Il nuovo motore elettrico venne collaudato il 5 maggio 1922 dall'ing. Fracchia del Circolo di Torino dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie Automobili: era un motore sincrono trifase da 368 kVA, 245 giri e 500 volt del Tecnomasio Italiano Brown-Boveri, che dava movimento al gran volano della precedente motrice a vapore montato sull'albero della puleggia del sistema di trazione telodinamico: esso entrò in esercizio il 1° giugno 1922 e, conformemente alla convenzione predisposta per ottenere la proroga della concessione, da questa data decorse la proroga decennale.

Tale convenzione venne sottoscritta nel marzo 1925, ed approvata con il Regio Decreto 10 maggio 1925 n. 1119, che prorogò al 31 maggio 1932 l'esercizio da parte del Comune della funicolare Sassi-Superga, che con lo stesso decreto venne riconosciu-

ta proprietà dello Stato dal 1° aprile 1913. Dopo tale atto, venute a cessare le attività patrimoniali della originaria Società per la Funicolare di Superga, essa venne posta in liquidazione e, come era già avvenuto nel 1883, il 12 agosto 1926 venne sottoscritta l'altra convenzione con cui la Città di Torino trasferì la concessione avuta dal Governo alla Società Anonima dei Tramways di Torino, che divenne sub-concessionaria, ma a differenza di quanto era avvenuto allora, questa volta la sub-concessione fu ufficialmente riconosciuta con il Regio Decreto 11/5/1931 n. 694.

L'esercizio non ebbe però un concreto, positivo sviluppo, per cui da alcuni se ne mise in dubbio la continuazione, mentre da allora esso venne limitato al tratto Sassi-Superga in quanto il collegamento del centro di Torino con Sassi era abbondantemente servito dalla rete ormai consolidata dell'Azienda Tramvie Municipali.

A quest'Azienda venne poi affidato l'esercizio provvisorio della funicolare con delibera podestarile del 13 agosto 1932.

Andarono allora maturando parallelamente due iniziative da parte della Città di Torino:

- da una parte l'acquisizione dallo Stato della proprietà della ferrovia funicolare di Superga;

- dall'altra la trasformazione della funicolare in ferrovia a dentiera con trazione elettrica, più decisamente perseguita per iniziativa dell'A.T.M.

Tali iniziative si svilupparono mentre la concessione dell'esercizio stava per scadere nuovamente, per cui ne vennero richieste alcune proroghe, assentite fino al 31 ottobre 1934.

Per poter modificare radicalmente l'impianto della ferrovia funicolare, nel maggio 1932 il Podestà di Torino chiese al Provveditorato Generale dello Stato la cessione al Comune della proprietà della ferrovia «onde disporne liberamente, ed utilmente trasformarla in un sistema più moderno di maggiore potenzialità e rapidità». Questo il movente che determinò poi l'atto di cessione concluso il 14 maggio 1934.

Il Comune si era impegnato a destinare la proprietà esclusivamente all'esercizio della ferrovia, per cui il prezzo di vendita fu in ragione di una lira/mq per la proprietà occupata dalla sede ferroviaria, cioè 49.450 lire, e globalmente di L. 20.000 per i fab-

La funicolare diventa cremagliera a trazione elettrica.

596

8-11-1935 (XIII) - GAZZETTA UFFICIALE

Articolo unico.

A sostituire il dott. Ottone Gabelli, quale membro del Consiglio di amministrazione dell'Istituto nazionale fascista per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, in rappresentanza del Ministero delle colonie, è chiamato il dott. Angelo De Rubéis.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione ed entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Dato a Roma, addì 17 dicembre 1934 - Anno XIII

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 19 gennaio 1935 - Anno XIII
Registro n. 5 Corporazioni, foglio n. 301. — PICCONE.

(367)

REGIO DECRETO 27 dicembre 1934-XIII.

Autorizzazione alla trasformazione della funicolare di Superga in tramvia a cremagliera.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la istanza 24 marzo 1934-XII presentata dal comune di Torino per essere autorizzato a trasformare in ferrovia a dentiera con trazione elettrica e ad esercitare l'esistente funicolare Sassi-Superga;

Visto il progetto all'uopo prodotto, portante i bolli in data 17, 23 e 24 marzo 1934-XII;

Ritenuto che la linea anzidetta per le sue caratteristiche di traffico e di esercizio è da classificare come tramvia urbana;

Visto il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili, approvato con il R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Subordinatamente alla osservanza delle prescrizioni ed osservazioni contenute nel voto 30 luglio 1934-XII, n. 1381, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il comune di Torino è autorizzato a trasformare, in conformità al progetto coi bolli in data 17, 23 e 24 marzo 1934-XII, la funicolare Sassi-Superga in cremagliera a trazione elettrica e ad esercitarla quale tramvia urbana.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 27 dicembre 1934 - Anno XIII

VITTORIO EMANUELE.

PUPPINI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 1° febbraio 1935 - Anno XIII
Registro n. 2 Comunicazioni - Ispett. F.T.A., foglio n. 171.

(368)

bricati, gli impianti, il materiale e tutti i beni mobili: un prezzo simbolico ricordando che nel 1882 il costo di costruzione della ferrovia funicolare era stato preventivato in 1.500.000 di lire.

L'atto di cessione venne poi approvato con il Decreto Ministeriale 2 giugno 1934, n. 53460.

Il 24 marzo 1934 il Comune di Torino chiese al Ministero delle Comunicazioni,

DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1934-XIII.
Revoca della dispensa dalla costituzione dell'Azienda separata per la stazione di soggiorno accordata al comune di Pesaro.

IL MINISTRO PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Veduto il decreto Ministeriale 28 ottobre 1927, col quale comune di Pesaro, mentre gli furono riconosciute le caratteristiche di stazione di cura, soggiorno e turismo, venne dispensato dalla costituzione dell'Azienda separata;
Veduta la domanda 23 febbraio 1934, con la quale il podestà di Pesaro, in esecuzione della propria deliberazione gennaio precedente, chiede la revoca della dispensa anzinnata;
Veduto il parere favorevole espresso dalla Giunta provinciale amministrativa di Pesaro in seduta del 7 febbraio 1934;
Udito il Consiglio centrale delle stazioni di cura in adunanza del 16 ottobre 1934;
Veduto il decreto Ministeriale odierno, col quale il territorio del comune di Pesaro viene classificato stazione di soggiorno;
Veduti il R. decreto-legge 15 aprile 1926, n. 765, convertito nella legge 1° luglio 1926, n. 1390, nonché la legge 29 gennaio 1934, n. 321;

Decreta:

La dispensa dalla costituzione dell'Azienda separata per stazione di soggiorno, accordata al comune di Pesaro col decreto Ministeriale 28 settembre 1927, è revocata.

Il prefetto di Pesaro è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Roma, addì 30 novembre 1934 - Anno XIII

p. Il Ministro per l'Interno:
BUFFARINI.

Ministro per le finanze:
JUNG.

68)

DECRETO MINISTERIALE 4 febbraio 1935-XIII.
Norme per l'applicazione del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1984, contenente provvedimenti in materia di tasse automobilistiche.

IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto l'art. 7 del R. decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1984, tenente provvedimenti in materia di tasse automobilistiche, che autorizza il Ministro per le finanze di emanare norme per l'applicazione del decreto stesso;

Decreta:

Art. 1.

Le disposizioni di cui all'art. 1 del R. decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1984, trovano applicazione per le seguenti categorie di automezzi:

- a) autovetture in uso privato;
- b) autovetture adibite a noleggio di rimessa;

subentrato nelle competenze a quello dei Lavori Pubblici, l'autorizzazione alla elettrificazione e la concessione alla gestione per 70 anni.

Nella domanda vennero evidenziati i miglioramenti tariffari apportati dall'A.T.M., proposto un programma di 7 coppie di treni invernali e 10 estive, con un minimo di quattro in caso di avversità atmosferiche, e richiesto l'agente unico sulla motrice isolata,

mentre il personale avrebbe dovuto fruire dell'equo trattamento di cui al Regio Decreto Legge 8 gennaio 1931 n. 148.

Con alcune prescrizioni, nel luglio 1934 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ritenne ammissibile il progetto di trasformazione, riconoscendo alla linea Sassi-Superga il carattere di tramvia urbana, per la quale avrebbe potuto essere accordata l'autorizzazione all'esercizio per 60 anni.

La trasformazione venne poi autorizzata con il Regio Decreto 27 dicembre 1934, mentre il 27 agosto precedente, esattamente dopo 50 anni e quattro mesi, i locomotori Agudio che avevano trasportato migliaia di persone a Superga conclusero il loro lungo servizio.

Con la demolizione della ciminiera delle vecchie motrici a vapore avvenuta nel febbraio dell'anno prima, 1933, se ne andò anche quell'emblema della Ferrovia Funicolare, ma i continuatori delle iniziative dell'ing. Tommaso Agudio operano tuttora, e questo nome continua ad essere sinonimo di avanzata tecnologia negli impianti a fune.

Con l'elettificazione il vecchio fabbricato delle motrici a vapore venne ristrutturato come sottostazione di trasformazione e conversione, dai 6.000 volt/trifase in 600 volt/continua ottenuta con due trasformatori TIBB e due raddrizzatori a vapori di mercurio, sostituiti nel 1967 con diodi al silicio.

Sulla sinistra del binario, ove correva il ramo ascendente della linea telodinamica di cui si vede ancora qualche pilone, venne sistemata la terza rotaia che nelle stazioni è protetta dallo sbalzo a mensola delle banchine.

Al centro del binario invece, la cremagliera originale a dentatura bilaterale venne sostituita con l'attuale cremagliera a denti verticali «sistema Strub».

Ma l'innovazione più tangibile fu nel materiale rotabile: ai tre locomotori ed alle vetture a 4 assi ed a 2 assi, tra cui quella per la Casa Reale e quella a freni utilizzata isolatamente per la discesa, subentrarono: — una nuova motrice bidirezionale a 2 assi (la D1); — due nuove motrici bidirezionali a 4 assi (le D2 e D3); — quattro rimorchi a 4 assi ricavate da quelle già in servizio sulla funicolare (le D11, 12, 13 e 14).

Caratteristica di queste motrici è l'avere per ciascun asse un motore elettrico della potenza di 59 KW, che dà movimento ad una ruota dentata. La ruota dentata agisce sulla cremagliera ed è solidale ad un tamburo su cui si avvolge il freno a nastro: ruota dentata e tamburo sono coassiali ma indipendenti da ciascun asse del veicolo.

Ogni freno è azionabile ad aria compressa e meccanicamente, mentre per la discesa, come freno normale, le motrici sono dotate di freno elettrico.

Ulteriori dispositivi sulle motrici ed analoghi freni sulle rimorchi garantiscono la sicurezza in qualsiasi circostanza del particolare esercizio.

La motrice a due assi è capace di 40 viaggiatori, quelle a quattro assi di 70 e le rimorchi a 75, mentre la composizione massima (motrice a 4 assi + 2 rimorchi) consente il trasporto di 220 viaggiatori.

Il nuovo materiale rotabile e quello rinnovato venne comunque sottoposto a verifiche e corse di prova effettuate nell'aprile del 1935 dall'ing. Luparia del Circolo di Torino dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie Automobili, e nonostante i suoi cinquant'anni di vita esso testimonia ancora, per questo specifico impianto, la validità delle soluzioni tecniche a suo tempo adottate.

L'elettificazione e la trasformazione in tramvia a dentiera determinarono anche altri lavori di ammodernamento dipendenti dalle esigenze di tempi ormai sopraggiunti.

Così in quell'occasione vennero rifatti ed allargati da 4 a 9 metri i due cavalcavia «obliqui e rampanti», per consentire l'adeguamento al crescente traffico motorizzato della Strada Comunale «di Soperga», come si legge tuttora, e vennero anche consolidati gli altri nove cavalcavia di strade private, per renderli atti a sopportare le nuove motrici da 32 tonnellate.

In corrispondenza di una fermata, a metà percorso, venne attuato un tratto di doppio binario per l'incrocio dei convogli, fiancheggiato da due banchine servite da scale indipendenti per evitare la pericolosità dell'attraversamento dei binari e della terza rotaia.

Venne rifatto anche il deposito del materiale rotabile, risanata la sede, rinnovati i binari, riattati i fabbricati e sistemato il piazzale di Sassi.

TRANVIA A DENTIERA SASSI - SUPERGA

PARTENZE DA SASSI

SOLO FERIALE	FERIALE FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO
6.-	6.40	7.40	8.40	9.45	10.35	11.25	12.30	13.30	14.20	15.10	
SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE
16.-	16.25	16.50	17.10	17.40	18.05	18.30	18.55	19.20	-	-	* FERIALE * FESTIVO

* SERVIZIO CON AUTOBUS IN PARTENZA DAL PIAZZALE ANTISTANTE LA STAZIONE
* SERVIZIO CON TRANVIA

PARTENZE DA SUPERGA

SOLO FERIALE	FERIALE FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO	FERIALE FESTIVO
6.20	7.05	8.-	9.-	10.10	11.-	11.50	12.46	14.-	14.45	15.35	
SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE	SOLO FESTIVO	SOLO FERIALE
16.25	16.50	17.15	17.45	18.05	18.30	18.55	19.20	19.45	-	-	* FERIALE * FESTIVO

* SERVIZIO CON AUTOBUS IN PARTENZA DAL PIAZZALE ANTISTANTE LA BASILICA
* SERVIZIO CON TRANVIA

LUNGA SEMPLICE FERIALE - FESTIVA Lire 1.000 - ANDATA-RITORNO MILITARI (ESCLUSI UFFICIALI E SOTTUFFICIALI) Lire 700
IN CASO DI AFFLUENZA DI PUBBLICO NEI GIORNI FESTIVI DALLE 14 - ALLE 21 - CORSE OGNI 25 MINUTI

TORINO, 17 - 11 - 1983

La spesa complessiva nel 1934 ammontò a 2.650.000 lire, che per 700.000 lire venne coperta da un accantonamento sugli utili di esercizio fatto negli anni precedenti, e per il resto dal bilancio comunale.

A seguito della visita di ricognizione conclusa il 12/4/1935 dall'Ispettore delegato dal Ministero delle Comunicazioni, il giorno dopo, 13 aprile, il Prefetto di Torino autorizzò l'apertura all'esercizio della tramvia per il 16 successivo.

Alla cerimonia inaugurale furono presenti anche i figli dell'ing. Tommaso Agudio.

Da allora, ma anche prima come Ferrovia Funicolare, la Tramvia a Dentiera di Superga ha continuato e continua tuttora il suo lungo, singolare servizio scandito da tempi tanto diversi che intorno le si sono succeduti: i mutamenti sociali e quelli politici attraverso i quali è passata, e quelli più gravi attraversati nell'incombere di due guerre, e specialmente della seconda vissuta nel vivo delle azioni direttamente subite, quelle azioni di mitragliamento che richiesero la mimetizzazione dei suoi lenti convogli il cui vivace colore era stato un involontario richiamo.

A differenza degli altri collegamenti su sede fissa che, al suo sorgere, andavano sviluppandosi per la città di Torino, la Ferrovia Funicolare di Superga entrò tra le prime a far parte di un diverso tessuto che andava connettendo altre finalità, che non fossero solo economiche. Essa era rivolta a quelle finalità, a quelle forme di distesa evasione dalla quotidianità della vita, dal lavoro di ogni giorno, in cui si andava concretando l'evolversi del costume, il lento progressivo benessere conseguente la rivoluzione industriale.

Ed il permanere dell'interesse per la Tramvia a Dentiera che ora simboleggia queste

Orario 1983.

sopravvenute finalità, ed è divenuta ormai naturale complemento alla monumentalità della Basilica di Superga, dimostra che le ragioni che a suo tempo portarono alla sua costruzione sono valide anche oggi, anche se devono naturalmente essere riferite a circostanze ed esigenze che si rinnovano nel corso degli anni.

La costruzione della Funicolare di Superga è stata poi ricordata cento anni dopo, con una sentita manifestazione nella quale sono state presentate, nella rinnovata stazione di Sassi, le nuove motrici della Metropolitana Leggera che, con la loro avanzata tecnologia ed affidabilità dimostrano, come lo fu per la Ferrovia a Funicolare, la vitalità innovatrice della Città di Torino anche nel campo dei trasporti urbani su sede fissa.

Alla celebrazione erano presenti le nipoti dell'ingegner Tommaso Agudio.

FINE DELLA MARGINALITÀ ALPINA? UN'INCHIESTA PRESSO LE COMUNITÀ MONTANE DEL PIEMONTE

G. Dematteis, G. Di Meglio, G. Lusso (*)

1. MARGINE ALPINO E MONTAGNA INTERNA

Nel periodo 1958-63, quando la popolazione italiana cresceva con tassi intorno al 6% annuo, solo il 24% dei comuni italiani aveva saldi demografici positivi: lo spopolamento interessava allora più di tre quarti del territorio nazionale. Nella seconda metà degli anni Settanta, con tassi di crescita complessiva quasi dimezzati, circa il 60% del territorio italiano presentava saldi di popolazione positivi. In poco più di un decennio più di un terzo dell'Italia è dunque passato dallo spopolamento alla crescita demografica, mentre molte delle grandi città e conurbazioni, in cui prima si concentrava il grosso della crescita, entravano in una fase di stagnazione o di declino.

Uno studio recente sulla ridistribuzione della crescita demografica in relazione a fenomeni di rivalorizzazione periferica¹, ha messo in evidenza come la regione alpina sia la parte dell'Italia settentrionale dove più estese rimangono le zone di spopolamento. La situazione è però cambiata rispetto agli anni Cinquanta e Sessanta, quando i pochi comuni demograficamente attivi si distribuivano a contatto con la pianura, lungo qualche grande asse vallivo industrializzato e in alcune parti più interne del Trentino-Alto Adige. Ora si sono venute creando zone di ripresa o di equilibrio demografico abbastanza estese, che interessano anche certi comprensori turistici di alta montagna. Questo quadro è però assai meno roseo se esaminiamo le Alpi occidentali², dove un certo numero di comuni in ripresa demografica si nota solo nelle tre grandi valli di Susa, di Aosta e dell'Osola, mentre per il resto quasi tutta la media e alta montagna è ancora in spopolamento, e la bassa montagna figura demograficamente attiva soprattutto grazie ai comuni posti allo sbocco delle valli o a cavallo tra la pianura e i primi rilievi alpini. L'inclusione o l'esclusione di questa fran-

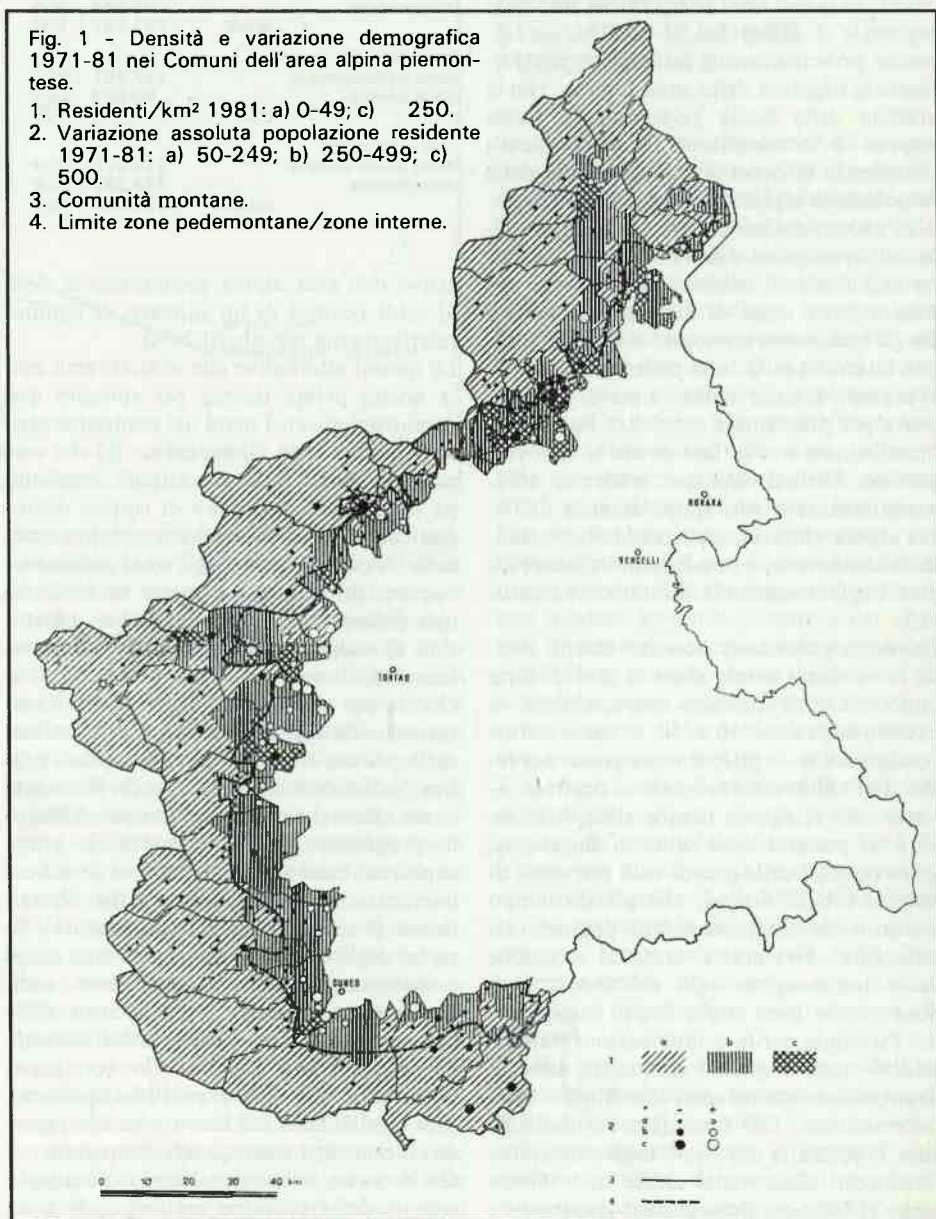
gia nell'area alpina incide quindi in modo determinante sui risultati delle analisi e ciò pone un problema di delimitazione. Tra le due delimitazioni ufficiali dell'area alpina piemontese: quella dell'ISTAT (10.542 km²)³ e quella delle Comunità Montane (11.476 km², v. figura 1) si è preferita qui la seconda, che comprende la zona di sbocco delle valli e 24 comuni solo parzialmente montani⁴.

Se da un punto di vista formale questa zona presenta caratteri fisici e umani più simili all'alta pianura che alla montagna

interna, dal punto di vista funzionale e socio-culturale essa è legata al retroterra alpino da un sistema di interazioni e di flussi, che ne fanno una parte integrante di esso. Per questo motivo e anche per aver adottato come osservatorio della nostra inchiesta le Comunità Montane, seguiremo dunque i limiti dei comuni che ne fanno parte, distinguendo tuttavia all'interno della regione alpina così delimitata una zona di margine che chiameremo *pedemontana*⁵, dal resto della montagna alpina, che chiameremo *interna* (v. figura 1).

Fig. 1 - Densità e variazione demografica 1971-81 nei Comuni dell'area alpina piemontese.

1. Residenti/km² 1981: a) 0-49; c) 250.
2. Variazione assoluta popolazione residente 1971-81: a) 50-249; b) 250-499; c) 500.
3. Comunità montane.
4. Limite zone pedemontane/zone interne.



(*) Laboratorio di Geografia Economica «P. e D. Grubaudi», Facoltà di Economia e Commercio, Università di Torino.

Questo articolo è un parziale rifacimento di una comunicazione presentata dagli stessi autori all' VIII Colloquio di Studi Regionali Franco-Italiani tenutosi ad Aosta dall'1 al 3 ottobre 1982. L'articolo rispecchia il pensiero dei tre autori, anche se i paragrafi da 1 a 4 si devono a G. Lusso, 5 e 6 a G. Di Meglio, 7 e 8 a G. Dematteis.

2. LE TENDENZE DEMOGRAFICHE RECENTI: PROBLEMI DI INTERPRETAZIONE

La tabella 1 mostra che dal dopoguerra ad oggi la zona alpina piemontese nel suo complesso mantiene pressappoco lo stesso numero di abitanti, con una leggera tendenza all'aumento dopo il 1961. Non partecipando alla rapida crescita della popolazione dell'avampaese avutasi nel ventennio 51-71, in questi anni la sua quota sul totale regionale si riduce dal 27 al 21%. Ciò dipende principalmente dall'andamento fortemente negativo della zona interna, che la crescita della fascia pedemontana riesce appena a compensare. Di conseguenza l'incidenza di quest'ultima sul totale della popolazione alpina cresce dal 67 al 75%.

Nell'ultimo decennio però i tassi di crescita dell'avampaese e dell'area alpina tendono a portarsi su valori deboli e vicini tra loro, mentre cessa di allargarsi la forbice tra gli andamenti demografici della montagna interna e della zona pedemontana. Il periodo di osservazione è per ora troppo breve per proclamare senz'altro l'approssimarsi di una nuova fase in cui si capovolgerebbe l'ormai secolare tendenza all'emarginazione e allo spopolamento dell'area alpina, tuttavia, analizzando le modalità del fenomeno, è possibile individuare alcuni cambiamenti non soltanto congiunturali.

Le nostre precedenti ricerche⁶ hanno messo in evidenza come, dopo la fase di forte concentrazione urbano-metropolitana a cavallo degli anni '50 e '60, si siano venute configurando — in Piemonte come nel resto dell'Italia settentrionale e centrale — vaste aree di ripresa demografica, limitate però ai margini delle zone di montagna, salvo nei casi delle grandi valli provviste di sistemi urbani interni, che già da tempo avevano un comportamento demografico differente⁷. Nel nostro caso, ad eccezione delle due maggiori valli dell'Ossola e di Susa — che sono anche le più importanti del Piemonte per le comunicazioni transalpine — tutti o quasi i comuni in crescita demografica recente sono situati nella zona pedemontana. Ciò è confermato dalla figura 1, costruita con i dati degli ultimi due censimenti. Essa mette anche in evidenza come il bilancio demografico leggermente

Tabella 1. Popolazione residente nelle Alpi piemontesi per zone e province ai Censimenti dal 1951 al 1981.

	1951		1961		1971		1981	
	residenti	%	residenti	%	residenti	%	residenti	%
<i>Prov. di Novara</i>								
zona pedemontana	53.612	42,9	56.748	44,0	62.195	45,7	64.480	46,5
zona interna	71.286	57,1	72.326	56,0	74.044	54,3	74.221	53,5
totale	124.898	100	129.074	100	136.239	100	138.701	100
<i>Prov. di Vercelli</i>								
zona pedemontana	155.220	84,3	172.957	86,9	179.602	88,8	175.140	89,3
zona interna	28.825	15,7	26.035	13,1	22.565	11,2	20.974	10,7
totale	184.045	100	198.992	100	202.167	100	196.114	100
<i>Prov. di Torino</i>								
zona pedemontana	168.679	65,5	174.067	69,1	204.374	73,5	218.677	76,0
zona interna	88.588	34,5	77.772	30,9	73.758	26,5	69.073	24,0
totale	257.267	100	251.839	100	278.132	100	287.750	100
<i>Prov. di Cuneo</i>								
zona pedemontana	137.961	69,5	126.092	72,1	124.549	76,5	128.408	80,3
zona interna	60.623	30,5	48.804	27,9	38.176	23,5	31.419	19,7
totale	198.584	100	174.896	100	162.725	100	159.827	100
<i>Alpi piemontesi</i>								
zona pedemontana	515.472	67,4	529.864	70,2	570.720	73,2	586.705	75,0
zona interna	249.322	32,6	224.937	29,8	208.543	26,8	195.687	25,0
totale	764.794	100	754.801	100	779.263	100	782.392	100

attivo dell'area alpina piemontese si deve ai saldi positivi di un numero di comuni relativamente piccolo (il 28%).

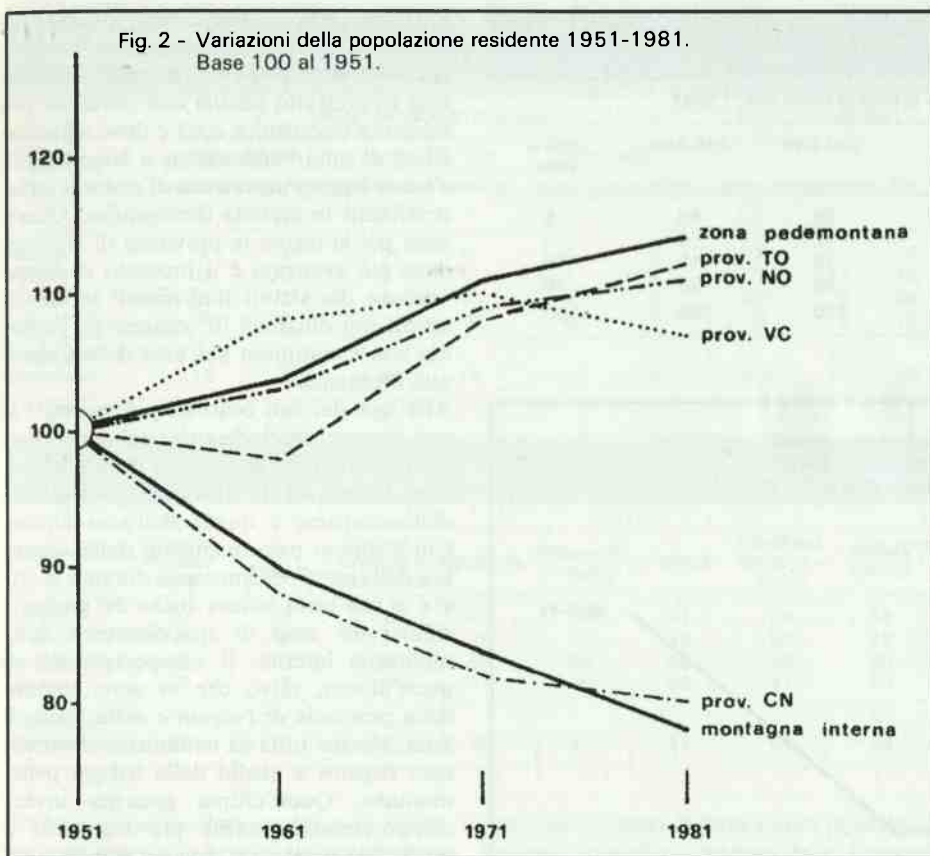
Le ipotesi alternative che avanzavamo nella nostra prima ricerca per spiegare una demarcazione così netta nel comportamento delle due zone alpine erano: (a) che essa rappresentasse il limite attuale raggiunto da un ipotetico «fronte» di ripresa demografica, destinato a penetrare ulteriormente nelle Alpi nel corso degli anni successivi; oppure: (b) che essa ponesse in evidenza una discontinuità nelle condizioni territoriali di «soglia» (densità minime di popolamento, di servizi, infrastrutture ecc.) richieste per una ripresa demografica. Questa seconda ipotesi sembrava più fondata della prima, in quanto la ripresa demografica periferica nell'avampaese (in Piemonte come altrove) non è avvenuta per diffusione progressiva delle aree centrali — come capita ad esempio nei fenomeni di suburbanizzazione metropolitana — ma, al verificarsi di certe condizioni congiunturali tipiche degli anni '70, essa si è estesa quasi contemporaneamente a vaste aree, indipendentemente dalla loro distanza dalle maggiori città. Ciò sembrerebbe indicare che il processo dipende da condizioni strutturali delle diverse parti del territorio, non modificabili nel breve e medio periodo. Nel nostro caso quindi dovremmo attenderci che, anche persistendo le tendenze recenti dello sviluppo periferico, la zona

pedemontana e quella interna seguano cammini diversi, basati su densità di popolamento e modalità d'uso del territorio differenti.

3. DINAMICA DEMOGRAFICA, FENOMENO URBANO E INDUSTRIALE

Se, oltre a considerare la grande divisione longitudinale tra zona pedemontana e zona interna, esaminiamo anche le divisioni provinciali e quelle comprensoriali e comunali (tabella 1, figura 2), otteniamo un quadro assai articolato, in cui assumono importanza certe differenziazioni storiche dell'area alpina e dell'avampaese, in specie per quanto riguarda il grado e le forme dell'urbanizzazione e dell'industrializzazione. Questi fatti non agiscono però in modo univoco: i comuni più urbanizzati, come Pinerolo e Biella, presentano saldi demografici negativi nell'ultimo decennio, mentre attorno ad essi e alle maggiori città dell'avampaese — specialmente Torino — si hanno corone di comuni pedemontani in crescita. In provincia di Novara l'industrializzazione alpina è associata ad una costante crescita demografica, che si trasmette anche alla montagna interna. Vice-

Fig. 2 - Variazioni della popolazione residente 1951-1981.
Base 100 al 1951.



versa nella provincia di Vercelli il massimo regionale di industrializzazione alpina s'accompagna a un declino demografico che nell'ultimo decennio investe anche la zona pedemontana; un'analoga correlazione negativa presentano i distretti industriali dell'Eporediese e della bassa valle di Susa. Nello stesso tempo la montagna cuneese, che è storicamente la meno industrializzata, presenta i più alti tassi di spopolamento e solo dopo il 1971 la zona pedemontana segna un attivo demografico in concomitanza con i processi recenti di industrializzazione.

Sembra dunque che, specie nel corso degli anni Settanta, le condizioni locali, strutturali o di «soglia», abbiano interagito con certe tendenze congiunturali generali, dando luogo a situazioni geograficamente differenziate. Pur nella loro varietà esse possono essere in gran parte ricondotte alla combinazione di quattro fenomeni tipici di tutti i paesi industrializzati negli anni Settanta: 1) la *contro-urbanizzazione*: correlazione inversa tra tassi di crescita demogra-

fica e dimensione dei centri⁸; 2) la *suburbanizzazione*: declino dei centri o delle aree urbane centrali e crescita dei comuni rurali limitrofi⁹; 3) la *disindustrializzazione*: riduzione degli occupati dovuta a ristrutturazione dell'industria manifatturiera specie nei settori tradizionali «maturi» e nelle unità dipendenti da grandi imprese; 4) l'*industrializzazione diffusa o decentramento produttivo* in senso lato: sviluppo di unità manifatturiere piccole e medie, in seguito all'estendersi ad aree periferiche di condizioni di profittabilità localizzativa un tempo ristrette alle aree centrali.

Nel nostro caso questi fenomeni hanno agito quasi esclusivamente nella zona pedemontana, accentuando ulteriormente le differenze di comportamento di questa rispetto alla montagna interna. Prendendo la zona pedemontana nel suo complesso, è probabile che la crescita demografica dovuta alla suburbanizzazione e al decentramento produttivo abbia compensato il calo dovuto alla contro-urbanizzazione e alla disindustrializzazione, mentre le situazioni

negative locali possono imputarsi al prevalere di questi ultimi fenomeni. Solo in provincia di Cuneo sembrano aver agito ancora meccanismi tipici dei decenni precedenti (forte riduzione dell'occupazione agricola, saldi naturali molto deficitari dovuti al crescente invecchiamento della popolazione residente).

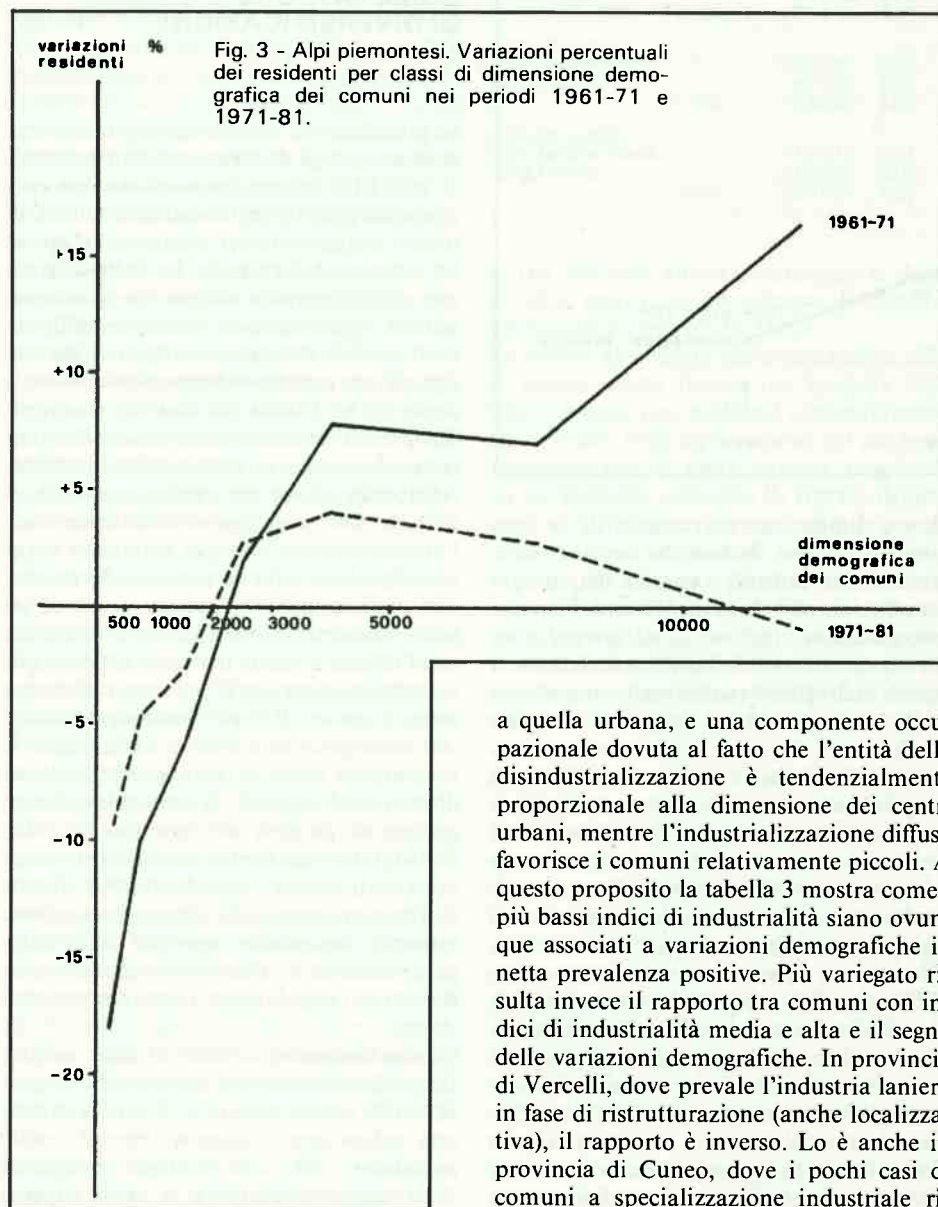
4. LA CONTRO-URBANIZZAZIONE COME FATTORE DI DIVERSIFICAZIONE SUBREGIONALE

Se prendiamo la densità demografica come indicatore degli eventuali effetti territoriali di soglia (in quanto presumibilmente correlata con i livelli di infrastrutturazione, di servizi e le opportunità d'interazione sociale) vediamo dalla tabella 2 e dalla figura 1 una chiara corrispondenza tra montagna interna, basse densità (meno di 100 ab. km²) e saldi demografici negativi, mentre non c'è una corrispondenza altrettanto evidente tra le densità più elevate, riscontrabili prevalentemente nella zona pedemontana e le variazioni demografiche positive. Anzi nella classe dei comuni con più di 500 ab. km² prevalgono nettamente, nell'ultimo periodo, i casi di variazioni negative. Poiché è difficile pensare che densità così modeste possano causare di per sé effetti di saturazione territoriale, è probabile che l'effetto di soglia derivi da processi più complessi, come quelli appunto che vanno sotto il nome di contro-urbanizzazione e che sono posti in evidenza dalla figura 3. Essa mostra come la correlazione tra classi dimensionali e tassi di variazione demografica, da positiva nel decennio 1961-71, è diventata negativa nel decennio successivo, a partire dalla classe 3000-5000 abitanti, che corrisponde alla dimensione urbana minima, largamente presente nella zona pedemontana e coincidente appunto con densità di popolazione relativamente elevate.

Questo fenomeno, comune al resto dell'Italia nord-occidentale, è strettamente legato agli altri sopra ricordati. Esso ha infatti una componente legata al mercato delle abitazioni, data dai vantaggi comparati della residenza suburbana o rurale rispetto

Tabella 2. Segno della variazione dei residenti dei comuni alpini piemontesi dal 1961 al 1981 per classi di densità demografica.

Segno delle variazioni dei residenti		Classi di densità (resid./km ²) 1981				
		0-49	50-99	100-249	250-499	500 e oltre
1961-71	1971-81					
+	+	7	15	36	58	18
-	+	11	9	12	4	—
+	-	6	6	19	15	46
-	-	76	70	33	23	36
Totali		100	100	100	100	100



a quella urbana, e una componente occupazionale dovuta al fatto che l'entità della disindustrializzazione è tendenzialmente proporzionale alla dimensione dei centri urbani, mentre l'industrializzazione diffusa favorisce i comuni relativamente piccoli. A questo proposito la tabella 3 mostra come i più bassi indici di industrialità siano ovunque associati a variazioni demografiche in netta prevalenza positive. Più variegato risulta invece il rapporto tra comuni con indici di industrialità media e alta e il segno delle variazioni demografiche. In provincia di Vercelli, dove prevale l'industria laniera in fase di ristrutturazione (anche localizzata), il rapporto è inverso. Lo è anche in provincia di Cuneo, dove i pochi casi di comuni a specializzazione industriale ri-

guardano settori tradizionali in crisi. In provincia di Torino invece, dove c'è stata parziale sostituzione di industria tradizionale (soprattutto tessile) con industria più moderna (meccanica ecc.) e dove agiscono effetti di suburbanizzazione a largo raggio, c'è una leggera prevalenza di comuni industrializzati in crescita demografica. Questi sono poi la regola in provincia di Novara, dove più avanzato è il processo di riconversione dai settori tradizionali in crisi a settori più dinamici (il comune di Verbania non è compreso nell'area delle Comunità Montane).

Alla luce dei dati censuari più recenti¹⁰ si può dunque concludere che nel corso degli anni Settanta si è fortemente ridotto lo storico divario tra la dinamica demografica dell'avampaese e quella dell'area alpina. Ciò è dipeso principalmente dalla «tenuità» della zona pedemontana durante la crisi e in una certa misura anche dal graduale ridursi dei tassi di spopolamento della montagna interna. Il comportamento di quest'ultima, salvo che in certi comuni della provincia di Novara e della Valle di Susa, rimane tuttavia nettamente diversificato rispetto a quello della frangia pedemontana. Quest'ultima presenta invece comportamenti sempre più omogenei a quelli dell'avampaese, con cui si integra attraverso fenomeni di suburbanizzazione e di decentramento produttivo, e tale processo d'integrazione si arresta appunto quasi ovunque ai limiti della regione alpina più interna.

L'ipotesi che ciò dipenda da effetti di soglia delle condizioni territoriali (in senso lato) può essere meglio precisata esaminando le trasformazioni più recenti di esse, quali risultano da un'inchiesta condotta presso le Comunità Montane.

5. L'INCHIESTA PRESSO LE COMUNITÀ MONTANE. FORME DI RIVALORIZZAZIONE TERRITORIALE E LORO DIFFUSIONE

L'inchiesta, svolta nell'ambito del progetto di ricerca GRAM¹¹, si proponeva di censire le trasformazioni recenti nell'uso e nell'organizzazione del territorio alpino piemontese, allo scopo di accertare se e in che

Tabella 3. Comuni delle Alpi piemontesi con più di 3000 residenti (1971).
Segno delle variazioni demografiche 1971-81 a seconda dell'indice di industrialità al 1971.
(Percentuale degli addetti alle unità locali manifatturiere sulla popolazione residente).

Province	INDICI DI INDUSTRIALITÀ						TOTALE COMUNI		
	basso (<10)		medio (10 - 30)		alto (>30)		variaz. demografiche		Tot.
	variaz. demografiche +	-	variaz. demografiche +	-	variaz. demografiche +	-	+	-	
Novara	3	1	3	0	2	0	8	1	9
Vercelli	0	0	3	7	1	4	1	11	15
Torino	5	2	6	7	4	0	15	9	24
Cuneo	8	2	1	4	0	0	9	6	15
Totale Alpi piemontesi	16	5	13	18	7	4	36	27	63

Tabella 4. Indici di frequenza delle norme di valorizzazione nelle Comunità montane alpine del Piemonte, per province e settori.

Province	N. Comunità montane alpine	N. risposte	SETTORI					Risorse culturali
			Risorse minerarie e energetiche	Agricoltura	Artigianato e industria	Turismo	Condizioni abitative e servizi	
Novara	10	9	17	44	20	41	58	48
Vercelli	8	8	25	37	48	33	56	29
Torino	13	10	5	50	34	40	60	60
Cuneo	8	8	38	47	35	50	41	33
Totale Alpi piemontesi	39	35	20	45	41	41	54	44

forme l'ormai secolare processo di *marginalizzazione* dello spazio alpino stesse cedendo il passo a processi di *rivalorizzazione*.

Mentre per chi conosce la storia delle Alpi, e di quelle piemontesi in particolare, è abbastanza chiaro che cosa significhi marginalizzazione, qualche precisazione va fatta sul concetto di rivalorizzazione territoriale. Secondo le indicazioni metodologiche della ricerca GRAM, esso viene inteso in senso lato, comprendendo non solo le forme di rivalorizzazione economica (passaggio da condizioni locali improduttive a condizioni produttive di valore, cioè capaci di attrarre investimenti profittevoli), ma anche come recupero di condizioni generali (infrastrutturali, socio-ambientali, culturali, ecologiche, ecc.), non direttamente produttive di valore economico, ma capaci di accrescere gli standard di benessere ambientale delle famiglie e, col tempo, anche le economie esterne delle imprese.

Poiché è difficile e forse impossibile trovare una misura oggettiva di questi ultimi fatti, conviene limitarsi a definire operativamente la valorizzazione territoriale come tendenza all'avvicinamento tra le si-

tuazioni esistenti di fatto e certi obiettivi di politica territoriale espressi dalle Amministrazioni pubbliche locali. Ciò che si perde in precisione — rispetto a una definizione strettamente economica — lo si guadagna in comprensione, nel senso che si includono nell'analisi tutti quegli interventi pubblici e quei comportamenti non strettamente economici dei soggetti privati, che il più delle volte preparano, precedono e quindi spiegano lo sviluppo economico successivo. Nel nostro caso, in cui le manifestazioni attuali di sviluppo economico non parevano essere molto numerose né evidenti, era particolarmente interessante scoprire se fossero in corso trasformazioni socio-culturali e infrastrutturali identificabili con tale dimensione nascosta dello sviluppo.

A tutte le Comunità Montane delle Alpi piemontesi è stato inviato un questionario diviso in due parti. Nella prima parte si dava un elenco (aperto) di 32 forme di possibile rivalorizzazione¹², chiedendo di segnalare quelle che *sicuramente* erano avvenute negli ultimi 10 anni, e con una certa regolarità, cioè non soltanto in modo sporadico o eccezionale. Nella seconda parte

si chiedeva di ordinare le prime cinque di queste voci per importanza, secondo due graduatorie: una di tipo «sociale» («considerando ciò che dal punto di vista delle Comunità — dei suoi obiettivi e piani — è più importante per il benessere complessivo degli abitanti») e l'altra di tipo «economico» («considerando l'importanza in termini di valore economico — entità degli investimenti, degli utili, del giro d'affari complessivo ecc. — indipendentemente dal vantaggio che ne può derivare al territorio e ai suoi abitanti»). Per le voci di queste due graduatorie si chiedeva anche di indicare il tipo di operatori e i comuni maggiormente interessati.

Nei primi mesi del 1982 si sono raccolti 35 questionari compilati (su 39). La prima parte di essi è stata elaborata calcolando, per ogni forma di rivalorizzazione indicata, un indice di frequenza dato dalla percentuale di risposte affermative sul totale dei casi possibili (numero di Comunità Montane per forme di rivalorizzazione comprese in ogni settore). Va notato che questo indice non misura il grado di valorizzazione dei vari territori comunitari, né l'importanza delle diverse forme, ma solo la maggiore o minore diffusione geografica di queste ultime. La tabella 4 riporta i valori dell'indice per province e per settori (v. nota 6).

L'ultima riga della tabella ci dice che le forme di valorizzazione geograficamente più diffuse tra il 1971 e il 1981 hanno riguardato anzitutto il miglioramento delle condizioni delle abitazioni e dei servizi, seguite da miglioramento delle condizioni dell'agricoltura e dalla salvaguardia di risorse culturali e ambientali. Seguono poi il turismo e l'industria-artigianato e, con assai minor frequenza, la valorizzazione delle risorse energetiche e minerarie.

Se esaminiamo le singole voci che compongono i settori suddetti vediamo che le tre componenti più frequenti del miglioramento delle condizioni abitative riguardano la costruzione di nuovi alloggi, le opere di difesa idrografica¹³ e i servizi¹⁴. Per l'agricoltura le componenti che ricorrono con maggior frequenza (indice tra 80 e 50) sono: la viabilità, la meccanizzazione, il miglioramento dei fabbricati, i servizi, le altre infrastrutture e l'ammodernamento dell'azienda. È sintomatico che tutto quanto riguarda invece i miglioramenti nelle colture, nell'allevamento, nei terreni e nel-

l'irrigazione, presenta indici bassi (meno di 40). La componente del turismo con indice più alto (77) è la ristrutturazione dei vecchi fabbricati come seconde case, seguita dalle seconde case di nuova costruzione (54), mentre sono piuttosto bassi gli indici relativi ai nuovi impianti di risalita e i nuovi esercizi alberghieri, ed è quasi assente l'agriturismo¹⁶.

Le componenti della valorizzazione industriale e artigiana presentano due tendenze in certo senso opposte in quanto riguardano principalmente sia le nuove aziende sorte in territorio alpino¹⁷, sia l'occupazione dei residenti alpini in centri industriali dell'avampaes¹⁸.

Se leggiamo gli indici di valorizzazione in rapporto al grado di urbanizzazione-industrializzazione delle quattro aree provinciali, notiamo una relazione diretta per quanto riguarda le condizioni abitative e le risorse culturali e una relazione inversa per le risorse minerarie energetiche. I settori agricoltura, industria e turismo presentano anch'essi inversioni indicative. Ad esempio la massima frequenza delle forme di rivalorizzazione agricola si ha nella provincia di Torino; le minime frequenze dell'industria come fattore di rivalorizzazione nelle province di Novara e Torino; i valori massimi del turismo in provincia di Cuneo. Può darsi che nelle loro risposte le Comunità Montane tendano ad enfatizzare le nuove tendenze o ad anticipare le attese derivanti da esse, tuttavia non si può negare che il quadro complessivo si presenti diverso e sotto certi aspetti opposto rispetto alle tendenze operanti negli anni '50 e '60.

6. VALORIZZAZIONE «ECONOMICA» E VALORIZZAZIONE «SOCIALE»

I risultati della seconda parte dei questionari (le due graduatorie delle prime cinque forme di rivalorizzazione in ordine di importanza sociale ed economica) sono riassunti nella tabella 5 sotto forma di due distinti indicatori, uno del «valore sociale» (V.S.) e uno del «valore economico» (V.E.), ottenuti sommando i punteggi da 1 a 5 ottenuti dalle varie voci nelle risposte in cui comparivano e trasformando poi i totali di ogni settore in percentuali¹⁹.

Tabella 5. Punteggi attribuiti dalle comunità Montane delle Alpi Piemontesi alle forme di valorizzazione «economica» (V.E.) e «sociale» (V.S.) per settori e province.

	Risorse energetiche e minerarie	Agricoltura	Artigianato e Industria	Turismo	Condizioni abitative e servizi	Risorse culturali	Totale settori
<i>Prov. di Novara</i>							
V.E.	12,4	34,0	9,3	17,5	25,8	1,0	100
V.S.	4,8	37,9	9,7	12,6	34,0	1,0	100
<i>Prov. di Vercelli</i>							
V.E.	6,5	27,4	24,2	12,9	27,4	1,6	100
V.S.	2,5	31,6	22,8	12,7	29,1	1,3	100
<i>Prov. di Torino</i>							
V.E.	0,0	39,7	15,7	19,8	23,1	1,7	100
V.S.	0,0	52,0	11,8	5,5	25,2	5,5	100
<i>Prov. di Cuneo</i>							
V.E.	12,8	25,6	33,3	16,7	7,7	3,9	100
V.S.	0,0	37,2	21,8	17,9	14,1	9,0	100
<i>Totale Alpi</i>							
V.E.	7,3	33,0	19,3	17,3	21,2	1,9	100
V.S.	1,8	41,1	15,5	11,4	26,1	4,1	100

Questi indicatori forniscono una misura dell'importanza relativa che le Comunità Montane attribuiscono alle varie forme di rivalorizzazione. Trattandosi di valutazioni soggettive, si può presumere che esse rispecchino soltanto in modo molto grossolano i corrispondenti fatti di «benessere» e di valore economico. L'interesse maggiore di questi indicatori è quello di fornirci — direttamente o attraverso un esame delle differenze tra V.E. e V.S. — l'immagine che le Comunità Montane hanno del loro territorio e delle sue trasformazioni, immagine che, come vedremo, è molto diversa da quella di chi vede e studia le Alpi dall'esterno.

Per quanto riguarda l'indice del valore economico, la tabella 5 mostra che il settore agricolo viene quasi ovunque indicato come quello di maggior valorizzazione negli anni '70. Questa indicazione è troppo generale e netta per essere infondata, tuttavia rimane il dubbio di una qualche sopravvalutazione rispetto alla realtà, derivante probabilmente dalla particolare e crescente attenzione degli enti pubblici locali e regionali per l'agricoltura. La graduatoria V.E. delle singole voci componenti il settore agricoltura, in base ai loro punteggi complessivi, rivela infatti ai primi posti i servizi e le infrastrutture varie, la forestazione e la viabilità, cioè il campo principale degli interventi pubblici, seguiti dalle nuove colture e dall'allevamento, mentre stanno in fondo alla graduatoria l'ammodernamento delle aziende, il recu-

pero di terre incolte, la ripresa di colture tradizionali, la meccanizzazione e l'irrigazione. Tra le province l'unica eccezione significativa è Cuneo, dove l'agricoltura viene al secondo posto (dopo l'industria) e con un punteggio piuttosto basso. Il fatto che il punteggio più alto sia conseguito nella provincia di Torino rivela un capovolgimento rispetto alla situazione degli anni '50 e '60 e avvalorla la tesi che lo sviluppo dell'agricoltura montana dipenda anche dal livello dei redditi extra-agricoli. Sempre in base all'indice V.E. al secondo posto viene l'insieme delle condizioni abitative e dei servizi, le cui singole voci occupano tutte posizioni elevate nella graduatoria, secondo quest'ordine: opere di difesa idrogeologica, grandi infrastrutture viarie e ferroviarie, servizi sociali, edilizia primaria (abitazioni per i residenti). Anche qui c'è una netta prevalenza dell'intervento pubblico rispetto a quello privato, mentre il basso punteggio della provincia di Cuneo rivela come lo sviluppo di questo settore sia in relazione col livello di urbanizzazione e industrializzazione raggiunto nei decenni precedenti nelle diverse province. Al 3° e 4° posto seguono, a poca distanza tra loro, l'industria-artigianato e il turismo. Le voci più importanti della valorizzazione industriale sono nell'ordine: le nuove unità locali e l'aumento dei posti di lavoro entro il territorio della Comunità Montana. Per il turismo le componenti a più alto punteggio sono la ristrutturazione dei vecchi edifici come seconde case e gli impianti di ri-

salita, mentre l'importanza economica dell'edilizia turistica (seconde case di nuova costruzione) è palesemente sottovalutata, essendo menzionata nelle graduatorie di due sole Comunità Montane.

Va infine notato che alle risorse minerarie ed energetiche viene tuttora attribuita un'importanza non trascurabile, mentre tra le risorse «culturali» l'unica valutata di qualche importanza economica è rappresentata dall'istituzione dei parchi naturali.

Per grandi settori l'ordine della classifica in base al «valore sociale» è molto vicino a quello derivante da valutazioni economiche; solo agli ultimi due posti c'è inversione tra risorse energetico-minerarie e risorse culturali. Questo risultato, forse inatteso, è spiegabile non solo considerando l'ottica particolare degli intervistati, ma anche la natura intrinsecamente «sociale», assai più che economica, che nelle valli alpine occidentali sono andati di recente assumendo l'agricoltura, l'industria e in parte anche il turismo, come condizioni per mantenere il popolamento necessario al presidio umano del territorio. D'altra parte il valore elevato (anche dal punto di vista economico) attribuito al miglioramento dei servizi e delle infrastrutture, riflette un effettivo impiego di ingenti risorse pubbliche durante l'ultimo decennio. Piuttosto inattesa è la modesta posizione occupata dal turismo, sia sotto l'aspetto economico, che (ancora meno) sotto quello del benessere sociale.

Se dai punteggi aggregati per grandi settori passiamo a quelli delle singole voci (tabella 6) gli scarti tra le due classifiche V.E. e V.S. si fanno assai maggiori. Alcuni di essi, piuttosto inattesi, aprono interessanti prospettive sull'immagine che della montagna alpina hanno le comunità residenti. Il fatto che a quasi tutte le forme di rivalorizzazione agricola — comprese quelle più direttamente produttive — venga dato un valore sociale pari o superiore a quello economico fa pensare che all'agricoltura alpina — ridotta ormai di fatto a poca cosa, ma da alcuni anni in ripresa — sia attribuito un significato simbolico, ben evidenziato ad esempio dal valore prevalentemente «sociale» della voce «ripresa di colture tradizionali».

All'opposto il recupero e la ristrutturazione dei vecchi fabbricati rurali come seconde case è visto — più ancora che la costruzione di nuovi alloggi per le vacanze —

Tabella 6. Graduatoria del valore «economico» e del valore «sociale» per le singole voci.

Rango	Graduatoria V.E.	Graduatoria V.S.
1*	Servizi e infrastr. agricole varie	Servizi sociali
2*	Nuove aziende industr. e artigiane	Opere difesa idrografica
3*	Opere difesa idrografica	Servizi e infrastrutt. agricole varie
4*	Ristrutturazione edifici tradiz.	Occupaz. industr. all'interno della C.M.
5*	Occupaz. industr. all'interno della C.M.	Viabilità agricola
6*	Grandi infrastrutture	Nuove aziende industr. e artigiane
7*	Forestazione	Impianti di risalita
8*	Servizi sociali	Grandi infrastrutture
9*	Impianti di risalita	Ripresa colture tradizionali
10*	Nuovi alloggi per residenti	Altre forme valorizz. agricola
11*	Risorse minerarie	Forestazione
12*	Viabilità agricola	Allevamento
13*	Nuove colture	Nuove colture
14*	Risorse energetiche	Ristrutturaz. edifici tradizionali
15*	Allevamento	Protezione ambiente, parchi
16*	Altre forme valorizz. agricola	Ammodernam. aziende agricole
17*	Nuovi edifici per seconde case	Ricupero terre incolte
18*	Altre forme valorizz. turistica	Altre forme valorizz. turistica
19*	Occupaz. presso industrie esterne alla C.M.	Lavoro a domicilio
20*	Protez. ambientale, parchi	Nuovi fabbricati agricoli
21*	Ammodernam. aziende agricole	Occupaz. presso industrie esterne alla C.M.
22*	Ricupero terre incolte	Altre forme valorizz. industr. e artigian.
23*	Ripresa colture tradizionali	Risorse minerarie
24*	Altre forme valorizz. industr. e artigian.	Nuovi edifici per seconde case
25*	Agriturismo	Nuovi alloggi per residenti
26*	Nuovi fabbric. agricoli	Ricupero beni culturali
27*	Meccanizzazione agricola	Meccanizzazione agricola
28*	Nuovi esercizi alberghieri	Risorse energetiche
29*	Lavoro a domicilio	Agriturismo
30*	Ricupero beni culturali	Nuovi esercizi alberghieri
31*	Impianti di irrigazione	Ricupero tradizioni culturali
32*	Ricupero tradizioni culturali	Impianti di irrigazione

come un fatto di valore sociale assai inferiore a quello economico. Anche qui è probabile che intervengano valutazioni basate sul valore simbolico della trasformazione e anche sul timore di una vera e propria «invasione» o ricolonizzazione degli insediamenti da parte di persone estranee, difficilmente integrabili nelle comunità locali. Che si tratti di timori non del tutto infondati è dimostrato dai conflitti tra immigrati urbani e popolazione locale che si verificano nelle situazioni di «ricolonizzazione turistica» più avanzate, come nel Canton Ticino. La relativa sottovalutazione degli sviluppi turistici si spiega anche con gli effetti che essi hanno sulla lievitazione dei prezzi, soprattutto delle abitazioni, aspetto messo in evidenza da alcuni questionari.

Altre motivazioni pare avere la bassa valutazione «sociale» dell'uso delle risorse energetiche e minerarie. Essa riflette probabilmente lo scarso impatto sull'occupazione locale e la coscienza che esse rispondano soprattutto a interessi esterni; in certi casi viene anche espressa la preoccupazione per i danni arrecati all'ambiente. Preoccupazioni analoghe sono indicate nei questionari per certe grandi infrastrutture viarie di attraversamento come l'autostrada

della val di Susa. Stupisce poi che al rinnovo delle abitazioni dei residenti (considerato generalmente come indicatore di benessere sociale) venga attribuito nelle risposte un valore quasi esclusivamente economico, essendo evidentemente percepito come un fatto puramente individuale e privato.

Interessanti sono infine i risultati delle risposte relative agli agenti delle diverse forme di valorizzazione recente riassunti nella tabella 7. Per il 54% dei casi menzionati

Tabella 7. Agenti della valorizzazione.

	N. casi	%
Stato, CEE	26	11,5
Regione, enti locali	96	42,3
Imprese esterne	18	7,9
Imprese locali	36	15,9
Cooperative e associazioni	23	10,1
Famiglie (compr. aziende coltiv. diretti)	28	12,3
Totale	227	100

nelle predette graduatorie V.E. e V.S. l'agente della trasformazione è un ente pubblico, con netta prevalenza dei livelli regionale e locale. Il resto si divide tra le impre-

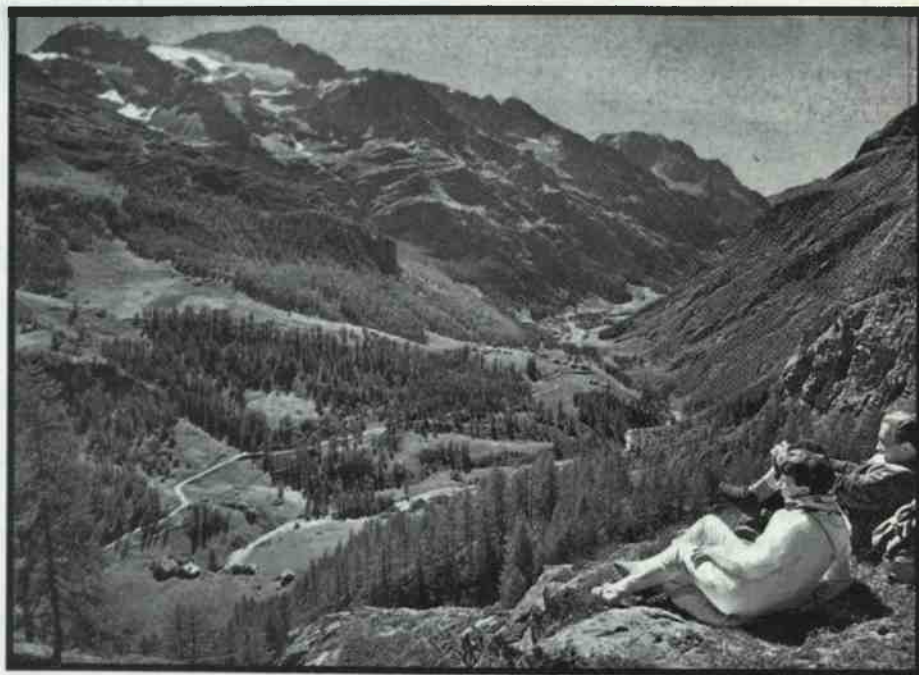
se private (escluse quelle agricole a conduzione diretta famigliare), con netta prevalenza di quelle locali su quelle esterne, le forme cooperative e associative e le famiglie (compresi i coltivatori diretti).

7. DUE IMMAGINI DELLE ALPI

L'inchiesta presso le Comunità Montane mette in evidenza certi fatti inattesi, diversi cioè dall'immagine corrente di chi vive fuori delle Alpi, e ciò a dispetto del fatto che tra l'area alpina e l'avampaese piemontese i rapporti siano sempre più intensi. Infatti le due aree vengono normalmente considerate complementari tra loro, ma nel senso che la prima è un'appendice funzionale della seconda ed è probabilmente quest'immagine semplificata dello spazio alpino che si scontra con quella propria degli abitanti, i quali vedono anzitutto il loro territorio come un ambiente di vita complesso e multifunzionale.

Per chi non vi abita, le Alpi sono viste, in positivo, soprattutto come campo di svago e in negativo come un'area che ostacola le comunicazioni. Altre funzioni economiche presenti, quali la produzione idroelettrica, mineraria, forestale e dell'allevamento, oppure le attività industriali, artigiane e l'offerta di forza-lavoro, ancora consistente nelle basse valli, non solo entrano poco nell'immagine comune, ma sono pure sottovalutate in quella della cultura ufficiale non strettamente specialistica, dominata anch'essa da una visione paesistica e storico-culturale della regione alpina.

Oggi la frequentazione di massa delle Alpi è legata a pratiche che vanno dall'esercizio sportivo puro e semplice, alla ricerca di qualità ambientali e di forme di socialità alternative a quelle urbane, a interessi culturali di tipo naturalistico, storico, antropologico ecc. Nel loro complesso questi tipi di fruizione dello spazio alpino richiedono infrastrutture, servizi e attrezzature ricettive confortevoli e moderne e alimentano un mercato immobiliare di tipo urbano. Nello stesso tempo, contraddittoriamente, i fruitori esterni ricercano le condizioni ambientali più vicine a quelle rurali tradizionali, riproposte da una sempre più ricca letteratura di tipo nostalgico e dalla stessa pubblicità turistica. Così la gran



massa degli appassionati della montagna alpina è portata a considerare naturale (e forse, inconsciamente, ad augurarsi) che fuori delle aree di accessibilità e ricettività turistica il territorio alpino permanga in condizioni di «arretratezza» economica e socio-culturale. Inoltre, concentrando la loro attenzione sulle sopravvivenze del passato, la maggior parte dei frequentatori esterni della montagna finisce per credere che — a parte le stazioni turistiche — in montagna il tempo si sia realmente fermato. Alla gran massa di essi sfuggono le reali proporzioni del degrado agricolo, mentre non avvertono come trasformazione la «fossilizzazione» del paesaggio alpino tradizionale. Oltre a manifestarsi prevalentemente nelle parti meno frequentate, questi fatti non alterano sostanzialmente un'immagine di «verde» o di «natura» di tipo romantico e poco attenta ai particolari (quanti turisti s'accorgono ad esempio del cattivo governo dei boschi?).

Di conseguenza l'immagine esterna delle Alpi presenta una triplice distorsione: geografica, in quanto tende a trascurare un buon terzo del territorio costituito dalle basse valli dove — come s'è visto — si concentra oggi una grossa parte della popolazione e delle attività economiche; settoriale nel senso che enfatizza l'uso turistico come unica, o principale, risorsa attua-

le; temporale perché per il resto continua a vedere le Alpi con gli occhi del passato, a ignorare i processi di modernizzazione in atto, a pensarle come un museo.

In confronto a questa, l'immagine che emerge dalle risposte delle Comunità Montane è indubbiamente più ricca e realistica, anche se, come s'è visto, non è del tutto esente da distorsioni. Soprattutto essa sembra sottovalutare il peso effettivo che la «domanda» e le decisioni esterne hanno — e continueranno ad avere — sulle trasformazioni del territorio alpino. Sintomatica a questo riguardo è la sottovalutazione delle attività edilizie e immobiliari tra le forme principali di rivalorizzazione economica, se si pensa all'importanza che esse hanno nella vita economica e politica locale.

8. PROSPETTIVE: UNO SVILUPPO DIVERSIFICATO

Il futuro dell'area alpina non pare possa essere pensato oggi né nei termini di una semplice «colonizzazione» esterna, né in quelli di uno sviluppo basato sulle sole risorse interne. Un nuovo assetto del territorio alpino deriverà dall'incontro, e forse dallo scontro, di queste due tendenze, che a loro volta si rifanno alle due immagini schematiche illustrate nel paragrafo precedente. In particolare quella offerta dalle Comunità Montane permette di rispondere ad alcune questioni che ci ponevamo all'inizio. Essa si caratterizza infatti per il peso che attribuisce agli aspetti infrastrutturali (in senso lato) delle trasformazioni recenti. Se nella maggior parte del territorio alpino nell'ultimo decennio non c'è stata crescita sensibile né della popolazione né dell'occupazione, le risposte ai questionari ci ricordano però che c'è stato un netto miglioramento in quelle condizioni «ambientali» senza le quali non ci può essere sviluppo in senso moderno. Negli anni Settanta si è fortemente ridotto lo storico dislivello nelle condizioni infrastrutturali e sociali della montagna interna rispetto a quelle dell'avampese, che ancora negli anni '60 tendeva ad aggravarsi. Se quindi lo sviluppo «periferico» degli anni '70 si è fermato al margine alpino esterno, ciò non significa che la montagna interna abbia perso ulteriormente terreno. Probabilmente si è invece avvicinata alle condizioni di soglia, oltre le quali parti sempre più vaste di essa saranno suscettibili di rivalorizzazione anche economica.

Non dobbiamo però pensare che lo sviluppo della montagna alpina interna possa seguire le stesse modalità di quello dell'avampese o della fascia pedemontana. Quest'ultima presenta infatti un complesso di condizioni favorevoli e di risorse umane accumulate nel passato e mantenutesi fino ad oggi. Invece nella montagna interna il processo di involuzione dell'organizzazione economica, sociale e territoriale è ormai secolare. L'ultima ondata di forte esodo del dopoguerra ha portato al tracollo delle ultime forme di organizzazione tradizionale autonome. Non è quindi più possibile oggi in quest'area uno sviluppo «senza fratture»²⁰, perché la frattura c'è stata ed è irreversibile. Della vecchia organizzazione

sono rimasti singoli elementi ancora validi (come gli edifici, i terreni, certe risorse culturali ecc.) che però vanno riorganizzati in forme sociali, economiche e territoriali nuove, necessariamente diverse da quelle del passato.

Le forme di rivalorizzazione prevalentemente «sociale» riscontrate stanno ad indicare che questo processo si è avviato negli anni '70 e ciò va valutato positivamente, anche se le condizioni demografiche ed economiche permangono nel complesso negative. Esse potranno migliorare, tuttavia la separazione storica che s'è prodotta tra le basse valli con la fascia pedemontana e la montagna interna si è ormai iscritta stabilmente nella geografia umana della regione. I cammini di crescita futuri di queste due zone non potranno essere gli stessi. Nella montagna interna certi effetti di soglia continueranno a farsi sentire anche in presenza di una ripresa demografica ed economica. Si tratta di condizioni ecologico-territoriali quali la frammentazione del rilievo, la varietà delle condizioni topoclimatiche, le basse densità del popolamento attuale, la relativa dispersione degli insediamenti e delle risorse naturali, la necessità di un uso del suolo che salvaguardi equilibri idrogeologici sovente precari ecc. Finora queste caratteristiche della montagna alpina sono state viste in gran parte come ostacoli da superare per estendere ad essa le forme di uso e organizzazione del territorio tipiche dell'avampese. Di qui ad esempio le forme di urbanizzazione lineare, concentrata nei fondovalle pianeggianti e più accessibili, che produce al tempo stesso desertificazione e congestione. Eppure la geografia e la storia (anche recente) delle Alpi dimostrano chiaramente come esse siano poco adatte a usi fondati su economie di larga scala e di agglomerazione, sulla concentrazione e la forte specializzazione territoriale.

Esistono oggi le possibilità tecnologiche e organizzative per riproporre in termini moderni certe soluzioni specifiche già elaborate dalla cultura tradizionale alpina. Un esempio è dato dal persistere, anche con risultati competitivi, dei vecchi modelli della pluriattività su base individuale, famigliare, associativa e comunitaria, messo in luce da una recente inchiesta²¹. In generale si pone oggi il problema di utilizzare l'elasticità propria della piccola dimensione (delle unità economiche e sociali) entro

forme associative di vario grado, capaci di superare le condizioni di isolamento (più sociale che naturale) che in passato hanno condannato la montagna all'emarginazione. Insomma nelle Alpi «piccolo» è necessario, prima ancora che bello. Ma è pure necessario che i tanti «piccoli» insieme possano agire come un «grande» quando si tratta di inserirsi nei flussi di informazioni, decisioni, capitali, persone e merci che oggi, ci piaccia o no, fanno dipendere ogni più remoto cantone alpino dal resto del mondo.

NOTE

¹ C. Cencini, G. Dematteis, B. Menegatti (a cura di), *L'Italia emergente. Indagine geo-demografica sullo sviluppo periferico*, Milano, F. Angeli, 1983.

² G. Di Meglio, «Piemonte e Valle d'Aosta: crisi dell'area centrale e ripopolamento periferico» nel cit. *L'Italia emergente*, 1983, pp. 145-164.

³ Corrispondente ai limiti della zona altimetrica di montagna dalla valle del Tanaro al lago Maggiore (ISTAT).

⁴ REGIONE PIEMONTE, *Comunità montane in Piemonte. Vol. I. Documentazione*, Torino, 1980; UNCEM, *Comuni montani e Comunità montane in Italia. Notizie e dati statistici su territorio e popolazione*, Torino, 1983. In queste pubblicazioni si distingue, per i 24 comuni solo parzialmente montani, la superficie e la popolazione montana e non. Escludendo quest'ultima la nostra area avrebbe 11.431 km² e 619.475 residenti (1981). Per i motivi esposti di seguito si è qui preferito considerare superficie e popolazione complessiva di tutti i comuni che fanno parte delle Comunità montane alpine.

⁵ Ai fini di questo studio sono stati attribuiti a questa zona tutti i comuni il cui capoluogo: 1°) è posto a un'altitudine inferiore ai 700 m, 2°) dista dal margine alpino meno di 15 km su strade di «grande comunicazione», meno di 10 km su strade di «interesse regionale», meno di 7,5 km sulle altre strade minori (v. T.C.I., *Atlante stradale d'Italia 1: 200.000. Nord*, Milano, ed. 1981).

⁶ G. Dematteis, «Deconcentrazione metropolitana, crescita periferica e ripopolamento di aree marginali: il caso dell'Italia», nel vol. *L'Italia emergente*, cit., pp. 105-142, G. Di Meglio, op. cit., 1983.

⁷ G. Dematteis, «Le città alpine. Relazione», *Atti XXI Congr. Geogr. Ital., Verbania sett. 1971*, Novara, Ist. Geogr. De Agostini, 1974, vol. 2, t. II, pp. 7-107.

⁸ A. J. Fielding, «Counterurbanisation in Western Europe», *Progress in Planning*, 17 (1982), part. 1.

⁹ Van den Berg et al., *Urban Europe. A study of growth and decline*, Oxford, Pergamon Press, 1982.

¹⁰ Al momento della prima stesura di questo testo non erano ancora noti i primi risultati del Censimento dell'industria e commercio 1981, che quindi non sono qui riportati, anche se di essi si è poi tenuto conto nell'interpretazione dei dati demografici.

¹¹ Gruppo Rivalorizzazione Aree Marginali dell'Associazione dei Geografi Italiani (AGEI). Ricerca svolta con contr. CNR n. 80.02728.08 e 81.01056.08. I primi risultati sono pubblicati nel cit. *L'Italia emergente*, a cura di Cencini, Dematteis e Menegatti, 1983.

¹² Esse riguardano le risorse *minerarie*, quelle *energetiche*, l'*agricoltura* (12 voci: ammodernamento aziende, meccanizzazione, impianti di irrigazione, nuove colture, ripresa di colture tradizionali, fabbricati agricoli, recupero terre incolte, incremento allevamenti, impianti forestali, miglioramento viabilità agricola servizi e infrastrutture per l'agricoltura, altre), l'*artigianato* e l'*industria* (5 voci: aumento occupazione in unità esterne alla Comunità montana, idem in unità poste all'interno di essa, nuove aziende industriali e artigiane, lavoro a domicilio, altre), il *turismo* (6 voci: impianti di risalita, esercizi alberghieri, seconde case di nuova costruzione, seconde case ristrutturate, agriturismo, altre), le *condizioni abitative* (4 voci: rinnovo abitazioni primarie, servizi sociali, grandi infrastrutture, opere di difesa idrogeologica), le componenti *culturali* (3 voci: recupero beni culturali e ambientali, recupero tradizioni culturali, protezione ambiente e parchi).

¹⁴ Riguardano in prevalenza arginature, disalvei e opere varie di sistemazione dei principali corsi d'acqua a protezione dalle alluvioni; in misura assai minore le opere di consolidamento dei versanti e le difese dalle frane; quasi assenti le difese dalle valanghe.

¹³ I tipi di servizi più frequentemente citati sono: l'assistenza a domicilio e altre forme di assistenza per anziani e inabili, i consultori e altre forme di assistenza sanitaria, impianti sportivi, scuole e asili nido, centri d'incontro.

¹⁵ Dalle domande aperte relative all'agricoltura risulta che i miglioramenti più diffusi nei servizi sono stati: la costruzione di acquedotti, l'elettrificazione rurale e l'assistenza tecnica (in particolare per quanto riguarda l'allevamento bovino). Seguono le iniziative cooperative e associazionistiche nel settore dell'allevamento e della lavorazione del latte, il miglioramento degli alpeggi e, con minor frequenza, i servizi per la commercializzazione dei prodotti, i consorzi irrigui, il miglioramento fondiario. Per quanto riguarda le nuove colture predominano i piccoli frutti (tutti nel settore S-O tra Chivasso e Pesio) vengono anche menzionate: floricoltura, vivai, frutteti, apicoltura e piante medicinali. Le colture tradizionali in ripresa risultano essere il castagneto da frutto, il vigneto, il prato, le patate e le noci, tutte con basse frequenze. Nel settore dell'allevamento gli incrementi riguardano in gran parte le carni bovine e il latte. Sporadicamente menzionati: ovini, conigli, polli.

¹⁶ Alla domanda aperta «altre forme di rivalorizzazione turistica» vengono indicate (tutte con bassissime frequenze): escursionismo organizzato (GTA), piste di sci da fondo, altri impianti sportivi (non sciistici), manifestazioni varie e forme associative di promozione.

¹⁷ Settori prevalenti: meccanica leggera, legno, tessuti e maglieria, edilizia. Il lavoro a domicilio viene segnalato in quasi tutte le Comunità montane del Biellese (settori lana e maglieria) e nella bassa Val di Susa (gomma).

¹⁸ Nel settore dell'energia viene indicata quasi esclusivamente la fonte idroelettrica. La valorizzazione mineraria recente riguarda essenzialmente pietre ornamentali (quarziti, gneiss, sienite, peridotite) e sporadicamente calcari, quarzo, caolino, pietrisco.

¹⁹ Per le definizioni di valorizzazione «economica» e «sociale» v. il par. precedente. A questa parte del questionario hanno risposto 30 Comunità montane per le graduatorie V.S. e 28 per quelle V.E. Le voci sono quelle della nota 6.

²⁰ Ci si riferisce ai processi di sviluppo tipici delle regioni «periferiche» illustrati nel volume *Industrializzazione senza fratture* a cura di G. Fuà e C. Zaccchia, Bologna, Il Mulino, 1983.

²¹ *La pluriattività nelle zone montane del Piemonte* a cura di P. M. Facciotto e G. R. Bignami, Regione Piemonte, Assess. Agric. e Foreste, settembre 1980. V. anche *La pluriattività nelle regioni alpine*, Torino, ottobre 1982.

IL PROBLEMA FONDIARIO NELLE ZONE MONTANE

Giovanni Romolo Bignami

LA SITUAZIONE GENERALE

I programmi di intervento tecnico ed i piani di assestamento socio-economico delle zone montane, sulla strada della loro attuazione, trovano nel sistema fondiario in atto un ostacolo, che è sempre più serio ed ormai praticamente insuperabile se non si attuano delle sollecite soluzioni pratiche.

Il problema non è di oggi e da anni lo si va evidenziando, ma in effetti interventi risolutivi non se ne sono trovati.

Le leggi in favore della piccola proprietà contadina in trent'anni di funzionamento non hanno scalfito il problema, che in questi ultimi tempi si è andato accentuando a causa del rarefarsi della copertura umana e della sua aumentata senilizzazione.

Occorre premettere che la situazione fondiaria si presenta in montagna sotto vari aspetti, coinvolgenti problematiche diverse, aventi comunque tutte rilevanza determinante in più settori dell'economia di queste zone. In sintesi si può affermare che il sistema fondiario è la chiave di volta del corretto uso del territorio, delle sue risorse e di conseguenza il suo attuale modo d'essere impedisce, talvolta certi tipi d'intervento o ne condiziona in modo determinante e negativo il risultato.

L'influenza non si esplica soltanto nel settore agrario, ma vi sono esempi di altro tipo,

dalle cave alle utilizzazioni turistiche, all'applicazione degli strumenti urbanistici.

LE PROPRIETÀ PUBBLICHE

Un aspetto della problematica è costituita dalle proprietà fondiarie dei comuni, i quali particolarmente nelle zone di alta montagna hanno sempre maggiori difficoltà ad esercitare le proprie funzioni. Un mal inteso senso dell'autonomia rende difficile le forme di aggregazione ed il patrimonio costituito da boschi e da pascoli, è utilizzato senza una vera visione economica, ma quale fonte di tamponamento delle esigenze immediate dei bilanci comunali.

Una errata legislazione sugli affitti dei fondi rustici ha uniformato per troppo tempo i terreni di alta montagna, di proprietà pubblica e adibiti a pascolo, ai terreni coltivi di pianura.

Dal blocco dei fitti e delle gestioni, è nato un sensibile disinteresse dei comuni verso il miglioramento agronomico e strutturale dei pascoli.

Sono altresì mancati programmi seri e costanti, razionali nella loro dinamica spaziale e temporale d'intervento; si è passati da una zona all'altra, senza un piano preciso. Inoltre la stessa cronologia logica degli interventi è venuta a mancare, talvolta si è



Negli anni '60 questo è stato uno dei più concreti esempi di coordinamento socioeconomico che ha generato strutture cooperativistiche ancor oggi esistenti.

sistemato prima il rifugio o l'acquedotto e poi la strada, dopo aver fatto tutto questo si è in qualche occasione constatato che le operazioni agronomiche di miglioramento della cotica erano quasi impossibili perché il malgoverno del pascolo o l'abbandono avevano favorito un rapido progredire delle infestanti.

Alcune disposizioni di legge hanno ancora aggravato la situazione, quale ad esempio il premio d'alpeggio che ha favorito, sfuggendo ai controlli, il carico irregolare d'alpeggio, su pascoli già di per sé dissestati. Il Corpo forestale dello Stato, pur nella limitatezza dei suoi effettivi, ha cercato di controllare la situazione, ma certamente non ha potuto sostituirsi a chi aveva il dovere di predisporre un razionale piano d'interventi strutturali.

Per la verità un tentativo vi è stato nella stesura dei piani di sviluppo delle Comunità montane, ma anche in questo caso il problema non è stato colto nella sua giusta essenza.

Questi piani, ove fossero stati fatti bene e tempestivamente, avrebbero costituito un fondamentale momento di sintesi delle esigenze delle zone montane ed allo stesso tempo avrebbero evidenziato le possibilità d'intervento e di coordinamento.

Purtroppo molte Comunità montane e la stessa Regione non hanno percepito l'importanza fondamentale della cosa e l'operazione si è stancamente persa nel tempo rendendo inutili anche gli strumenti fatti nel migliore dei modi, con tanta speranza ed impegno.

Il problema dei boschi di proprietà pubblica ha qualche analogia con quello dei pascoli, ma in questo caso l'interesse dei Comuni ai tagli, per sovvenire alle esigenze dei bilanci, è più vivo e reale. Alcuni comuni, opportunamente indirizzati, si sono muniti dei piani economici per l'utilizzazione dei boschi; è questo il primo passo indispensabile per aprire la via ad un'utilizzazione programmata e razionale. Sono però mancati anche in questo settore interventi di coordinamento, che pur nel riconoscimento delle singole proprietà comunali, ponessero il problema su un piano di valle o di zona.



Un esempio di buon governo in un lariceto di venti anni.

PROPRIETÀ ED USO DEI TERRENI PRIVATI

Agli aspetti derivanti dall'assetto delle proprietà fondiari pubbliche si aggiungono quelli connessi con il settore privato, che sono di natura totalmente diversa, ma ben più gravi.

In questo caso ci troviamo di fronte a varie problematiche e cioè:

— il frazionamento eccessivo dei mappali catastali;

— la conseguente polverizzazione dei nuclei aziendali ridotti ad uno stato di fatiscenza;

— la situazione reale delle proprietà, che non corrisponde al catasto, per l'esistenza di un certo ritardo nella trascrizione delle note di voltura relative agli atti pubblici ed anche perché sono andate diffondendosi forme di godimento basate soltanto su patteggiamenti verbali senza il seguito degli atti notarili;

— un diffuso abbandono delle terre più scomode e meno valide. Si va così concretizzando una situazione sempre più caotica, che sfugge alle statistiche ufficiali, ai censimenti e molte volte anche alle periodiche «lustrazioni» catastali.

È evidente, che considerando nella sua interezza la zona montana piemontese, si possono constatare delle eccezioni, ma purtroppo il discorso negativo riguarda la maggior parte delle vallate.

Ci si può anche chiedere da cosa sia stato generato un tale stato di cose.

In sintesi si può soltanto dire che è la sommatoria di una serie di cause socio-economiche ben note e ripetutamente vissute, alle quali vi sono da aggiungere il fallimento di ogni iniziativa di legge sul riordino fondiario e l'esistenza di un codice civile che non è andato oltre la definizione di minima unità culturale.

In un'altra regione italiana, nell'Alto Adige, l'istituto del maso chiuso e del maggiorasco (che ha delle storture sociali, che oggi vengono corrette) ha evitato la distruzione delle aziende. Comunque è utile tener presente che la causa del disordine fondiario, non risiede soltanto nell'eccessivo frazionamento, ma anche nell'abbandono.

Sono questi i due elementi che concorrono a costituire il problema; anzi il secondo assume ogni giorno di più una maggiore importanza, infatti i rimasti a tempo pieno sono vecchi; i giovani praticano un part-time quasi mai valido.

Avviene allora che si coltivano soltanto più le terre giudicate comode o senza neanche fare questa distinzione si coltiva una superficie proporzionata alla propria forza

lavoro, abbandonando tutto il resto, dove talvolta si pratica un po' di pascolo e gradualmente il terreno viene conquistato dal cespugliame, si badi bene, non dal bosco, che è cosa diversa.

Altre volte l'iniziativa non coordinata di un proprietario non più presente sul posto provoca seri intralci agli altri componenti delle piccole comunità locali, che ancora esercitano l'attività agricola (esempio: il rimboschimento di un singolo appezzamento al centro di una zona a vocazione foraggero-pascoliva).

Interventi fitosanitari (si potrebbe ricordare il caso del risanamento dei castagni) o agronomici (i piani foraggeri che per essere validi non possono limitarsi all'intervento sul singolo appezzamento, ma dovrebbero essere di zona) a causa del frazionamento fondiario e della non adesione di tutti i proprietari, perdono di ogni efficacia sia sotto l'aspetto tecnico che economico.

È quindi evidente quanto sia importante trovare una soluzione a questi problemi.

**LE PROPOSTE OPERATIVE
PER LE PROPRIETÀ PUBBLICHE**

Il problema dovrebbe avere quale soluzione finale, la costituzione di demani di zona e potrebbe trovare nelle Comunità montane lo strumento operativo adatto. E però evidente che questa sola affermazione è pura utopia, quando nel caso pratico, ci troviamo ancora di fronte, nell'ambito di uno stesso comune all'uso frazionale di un bosco o di un pascolo. Nella realtà l'antico diritto, che aveva un suo profondo significato quando si era in presenza di comunità umane numerose, dotate di mandrie e di greggi, oggi serve molte volte a coprire qualche irrazionale egoismo personale, ma è quasi impossibile trovare un consiglio comunale, che sappia con razionalità e saggezza superare il ricordo storico per calarsi nella realtà.

È allora evidente quanto si debba procedere gradualmente, tenendo conto delle situazioni umane in atto e passare dal totale disinteresse a forme che nel tempo possano conseguire il previsto risultato finale, costituendo, tra l'altro, con un piano comunitario di miglioramento, di assestamento e di



Occorrono condizioni di vita civile per i pastori; diversamente i pascoli saranno abbandonati

utilizzo, la base d'impostazione di un bilancio consolidato di comunità.

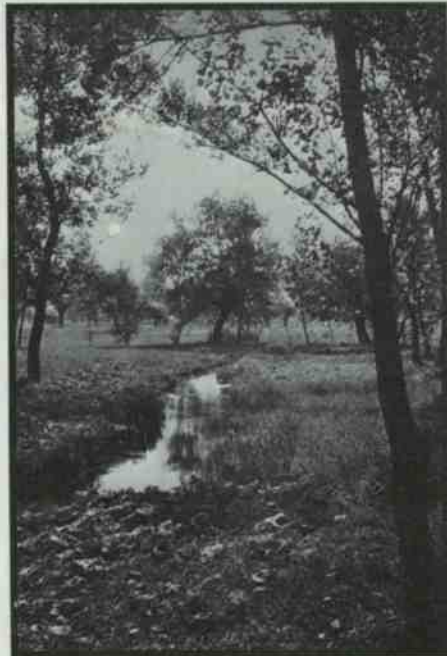
La persuasione, l'esempio e la capacità tecnica sono gli elementi sui quali deve poggiare ogni tentativo di intervento.

L'ente pubblico superiore, cioè la Regione, agente attraverso le Comunità montane, ha nelle mani uno strumento di persuasione molto forte, quello di non finanziare gli interventi sul singolo pascolo o bosco, ma di promuovere la presentazione di progetti interessanti intere zone. Un tale modo di agire renderebbe innanzi tutto pratica ed attuativa la programmazione, oggi ridotta a studi sempre più vuoti, teorici e preparati da persone poco a conoscenza dei problemi, delle situazioni per mancanza di esperienza e di preparazione professionale.

Per i boschi la predisposizione dei piani economici di assestamento e di utilizzazione è un altro positivo anello della catena, che può trovare un ulteriore importante momento organizzativo nella costituzione di consorzi per la gestione dei patrimoni silvo-pastorali dei comuni.

Vi sono in proposito apposite e ben chiare norme di legge, che prevedono anche sostanziosi finanziamenti della struttura organizzativa e dinanzi alla richiesta dei comuni rendono obbligatorio l'intervento della Regione.

Qualcuno deve però porsi alla testa di queste iniziative, dibattendo nelle competenti sedi locali i problemi, creando le condizio-



L'abbandono dei terreni si fa sempre più pronunciato, anche a fondovalle.

ni adatte alla nascita di esempi, che facciano poi da polo catalizzatore per l'ulteriore progredire delle iniziative.

Chi meglio delle Comunità montane può assumere questo compito se vogliono, come devono, uscire da una routine giornaliera sempre più soporifera ed inefficace?

Dalle parole, dalle affermazioni di princi-

pio, dalle pagine dei piani si deve passare al lavoro vero che deve impegnare amministratori e tecnici, inducendo i primi ad usare bene dei secondi, perché il problema non si è risolto con la loro assunzione, anzi ha avuto inizio proprio in quel momento.

LE PROPOSTE OPERATIVE PER IL SETTORE PRIVATO

Come già si è accennato il problema del riordino fondiario nel settore privato presenta notevole complessità e non avendo ottenuto dei risultati con l'applicazione delle leggi alle quali si è accennato, vi è da ritenere che sia opportuno procedere per esempi, con azioni propedeutiche, dimostrative.

Infatti essendo molto diversificate le situazioni è difficile che un sistema rigido, non in grado di adattarsi alle varie problematiche, possa sortire degli effetti.

La condizione di base per effettuare qualsiasi tipo di intervento è la perfetta conoscenza della situazione sotto il duplice aspetto: fondiario e sociale.

Nel primo caso si tratta di procedere a un preciso e metodico aggiornamento dei documenti catastali alla realtà della situazione in essere. Vanno controllate la rispondenza delle proprietà, delle colture praticate, dette «qualità» in termini catastali, dello stato effettivo delle colture stesse, che catastalmente corrisponde ad una «classe».

Questa prima fotografia va completata con il controllo dell'esistenza di situazioni regolari o anomale di godimento, al di fuori dello stato di proprietà, cioè affitti, concessione in uso, usi civici, occupazioni abusive favorite da prolungate assenze dei proprietari effettivi, patti di cessione non perfezionati con atti.

Contemporaneamente va posto in essere un censimento relativo allo stato fisico-sociale dei proprietari o usufruttuari dei terreni. Occorre conoscere l'età, il tipo di presenza, se è continuativo o meno, la consistenza numerica e qualitativa dei nuclei familiari, la loro professione principale e secondaria.

Un tale tipo di analisi risulta evidentemente molto impegnativo e di non facile attuazione, va quindi posto in essere soltanto

per quelle zone ove si ritiene, che si possano sviluppare delle azioni di riordino fondiario. Questo non esclude, che nel contesto di una Comunità montana, iniziative di riordino fondiario si possano sviluppare in varie parti del territorio comunitario. Per ogni zona interessata si procederà, prima di ogni altra cosa, a porre in atto la serie di indagini ora esemplificate e che sono da considerarsi prioritarie rispetto a qualsiasi intervento operativo.

Pare invece non consigliabile una ricerca di questo tipo estesa a tutto il territorio della Comunità, perché rappresenta un sensibile impegno finanziario, operativo e temporale.

Circa il modo di svilupparsi delle azioni volontarie di riordino, si possono verificare due ipotesi. La prima può essere rappresentata dal fatto, che da una ripetuta, capillare informazione, diffusa su tutta la base popolare, nasca un interesse spontaneo ad affrontare il problema, di cui implicitamente se ne riconosce la fondamentale importanza. Come conseguenza di questo si richiede alla Comunità un intervento operativo e coordinatore. Può però anche essere l'Ente pubblico, sondato opportunamente il terreno, divulgato il problema, a rendersi promotore dell'azione. Nel primo caso la spontaneità dell'iniziativa, darà già alla stessa, salvo eccezioni, una base geografica omogenea.

Nel secondo caso l'azione pubblica può essere di informazione generale, data a tutti per vedere in quale parte del territorio vi può essere interesse alla cosa o l'iniziativa può già essere mirata verso zone dove tecnicamente e socialmente si ritiene più valida l'azione. Occorre però a questo punto, prima di entrare nella dinamica dell'operazione, chiarire quali risultati si vogliono conseguire, perché questi possono essere molti e diversi a seconda delle caratteristiche sociali della base popolare interessata e della vocazione culturale dei terreni.

Se ci troviamo di fronte a contadini aventi un'età media positiva, con scarsa presenza di part-time e limitato fenomeno di abbandono dei terreni, il tipo di intervento non è tanto di riordino fondiario, ma di riconsiderazione in termini economici e sociali del tipo di gestione praticato. Conservando cioè l'assetto familiare e fondiario in atto, appare indispensabile, per assicurare alla gestione una validità sotto i due aspetti prima enunciati, impostare piani di coltiva-

zione in comune, le cosiddette gestioni comunitarie, che possono anche dare luogo a forme associative di uso dei prodotti.

Essendo preminente la produzione foraggera, la conseguenza può essere costituita dalla creazione di stalle o di ovili sociali, economizzando così sui costi generali di costruzione delle strutture, di gestione delle stesse, ottenendo sensibili economie di scala e notevoli risultati sociali, quali ad esempio la disponibilità di tempo libero per il riposo settimanale e le ferie.

Non possiamo nascondersi che i casi ora citati rappresentano delle eccezioni; essi infatti necessitano di una profonda coscientizzazione, di decisioni coraggiose e convinte, da parte di gente decisa a rimanere, mantenendo la propria identità, adottando metodi e sistemi adeguati alle nuove realtà, senza cancellare quelle che sono le radici storiche valide del mondo contadino: famiglia e azienda.

Pur essendo di altissimo interesse, questo discorso, che soltanto in tal modo può essere correttamente affrontato, non è di vero riordino fondiario, anche se consegue in fondo lo stesso risultato di razionale utilizzazione del territorio.

Sono le basi di partenza ad essere obiettivamente ben diverse da quello che è il vero difficile discorso di sistemazione fondiaria. Il nodo effettivo del problema lo si ha invece quando si è in presenza di una base umana largamente fatiscante, di estesi fenomeni di abbandono, provocati da iniziali part-time campagna-industria, non seguiti e lasciati approdare nel flusso e nel riflusso delle periferie urbane. Si è in questi casi in presenza di un totale abbandono della terra, per essere precisi diremo, che ad essere lasciata non è «la terra» nel senso contadino di lavoro e produzione, ma il territorio quale luogo di vita.

In un Paese dall'assetto geografico o più specificatamente geomorfologico qual'è l'Italia, si deve porre molta attenzione a fenomeni di esteso abbandono di zone da considerarsi normalmente abitabili ed usufruibili nel rispetto delle loro condizioni naturali. Quando avvengono fenomeni di tale tipo è evidente che è in movimento l'intero assetto sociale del Paese e non sempre il fenomeno porta, a lunga scadenza, il segno positivo del progresso.

Non è utile considerare i problemi di uso e di abitabilità di un territorio in termini planetari, portare le esperienze di altri pae-

si aventi realtà spaziali diverse dalle nostre, perché per ogni angolo della terra come si è formata in modo diverso la copertura umana, così nel tempo continuano a mantenersi differenti le condizioni di abitabilità, di equilibri sociali, di distribuzione delle attività di lavoro e di produzione. Ogni paese, quale realtà statuale, ma essenzialmente socio-geografica, ha un suo tipo di assetto e di equilibrio. Queste considerazioni di carattere generale hanno lo scopo di evidenziare che il fenomeno dell'ampio disordine fondiario delle zone montane, ha profonda incidenza sull'assetto dell'intero Paese, anche se ad un esame superficiale la cosa può apparire non vera o almeno esagerata.

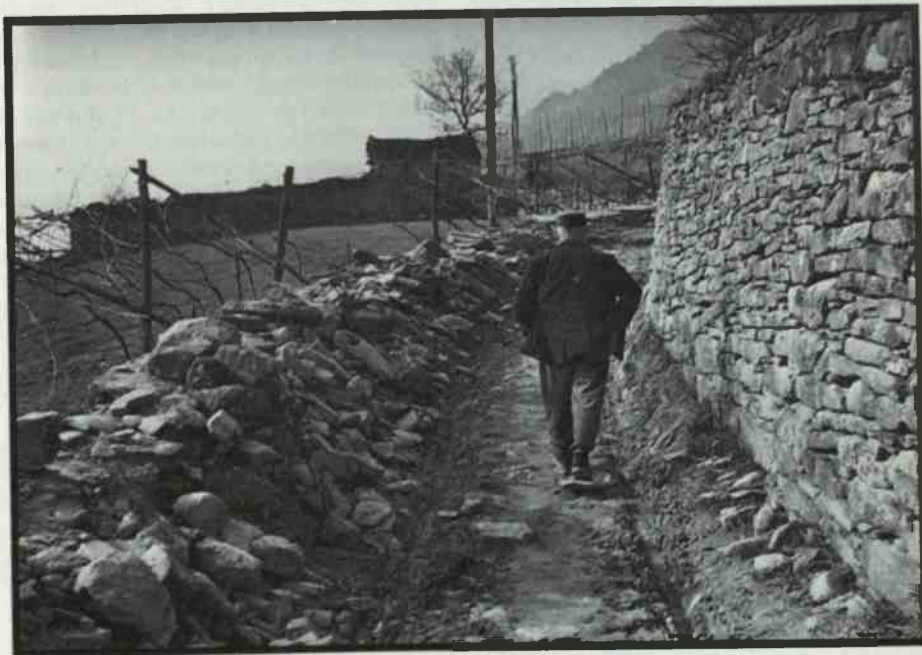
Purtroppo così non è, occorre quindi intervenire senza ulteriori indugi e ritardi.

Le azioni, come si è detto, possono essere soltanto propedeutiche e volontarie. Un'esperienza da collaudare nella pratica attuazione è quella che può denominarsi con una sintesi efficace «Banca dei terreni». Partendo dal principio di non agire a spaglio su tutto il territorio di una Comunità, ma soltanto in zone determinate, vanno poste in essere le ricerche prima dette, onde disporre dell'esatta situazione fondiaria. Tutti i proprietari di terreni della zona in esame vengono invitati, previa una attenta e opportuna opera divulgativa del problema, ad esprimere la loro volontà circa il futuro uso dei terreni.

Il ventaglio delle proposte e delle decisioni spazia dalla partecipazione attiva ed in prima persona, alla vendita, alla cessione in uso ad altri proprietari singoli, a gestioni comunitarie, alla partecipazione nelle stesse. Il tutto viene regolato mediante un'apposita convenzione che tiene conto delle varie forme prima indicate; tale documento viene volontariamente accettato e sottoscritto da quanti si rivolgono alla «Banca dei terreni», intesa quale luogo di scambio, di accordi, in una parola di armonizzazione di interessi economici, posti su una base di solidarietà responsabile e fattiva.

La «Banca dei terreni», promossa dalla Comunità montana, seguendo la metodologia diretta o indiretta, prima indicata, viene amministrata da un Comitato di gestione presieduto dal Presidente della Comunità montana e costituito da rappresentanti dei proprietari dei terreni interessati nell'operazione.

La convenzione, della quale si è detto, co-



Gli interventi devono essere solleciti, prima che anche l'ultimo abitante prenda una strada senza ritorno.

L'abbandono della terra è contemporaneo a quello dei villaggi.

stituisce un autentico codice di comportamento ed una delega attribuita alla «Banca dei terreni», allo scopo di porre la stessa nella condizione di formulare dei piani di aggregazione fondiaria, mirati secondo una filosofia di zona, nel soddisfacimento di principi sociali, tecnici ed economici. Con l'assistenza della Comunità deve essere

predisposta una tabella dei valori dei terreni, prendendo quale base una attenta e scrupolosa stima fondiaria, mediata con l'apporto di ogni altro elemento utile a fotografare con esattezza la situazione.

La «Banca dei terreni» non è certamente luogo di scontro, di prevaricazione di diritti, ma neanche di soddisfacimento di egoismi più o meno sopiti.

È invece il momento operativo nel quale, quanti, per vari motivi non hanno più interesse ad essere partecipi attivi nell'economia locale, lasciano volontariamente, in un clima di giustizia e di equità, di aiuto vicendevole, il passo ad altri, che invece per loro libera scelta, pensano responsabilmente di poter ancora vivere sul luogo.

L'attività della «Banca dei terreni» va intesa nel senso di agenzia operativa svolgente la propria attività sotto il duplice controllo della Comunità montana e dei diretti interessati.

Essa non ha limiti temporali nella sua azione, quelli spaziali corrispondono ad altrettante sezioni, riferite alle singole zone interessate.

Il segreto del suo lavoro sta nel saper conseguire un giusto equilibrio tra le esigenze tecniche e le istanze sociali ed economiche. Non dobbiamo nasconderci che il discorso rasenta l'utopia, è fuori dagli schemi operativi finora usati; fa leva, pur nell'attenta tutela della proprietà, sulla funzione sociale della stessa in uno spirito apertamente comunitario. Il segreto del suo successo sta in una accurata preparazione e i risultati si potranno ottenere soltanto se l'iniziativa sarà capita e vissuta nella sua essenza.

La «Banca dei terreni» non è una novella forma burocratica o un sogno di studiosi fantasiosi, ma è la concretizzazione di un modo d'essere e di pensare, che necessita di una piena coscientizzazione di tutti i protagonisti.

Se usata male può trasformarsi in un clamoroso insuccesso, essa è infatti un esperimento, che soltanto nel corso della sua attuazione potrà essere calibrato e adeguato ai problemi gradualmente emergenti. Per tutti questi motivi, si comprende il perché debba essere usata in realtà spazialmente limitate, perché le cose nuove non nascono mai adulte.

La «Banca dei terreni» va intesa quale proposta di lavoro e anche come risposta coraggiosa e provocante ad uno stato di apatia e d'abbandono sempre più diffuso.

Il suo successo, che può aprire nuovi orizzonti reali e concreti all'economia delle valli, è però legato alla disponibilità di operatori capaci e motivati.

Concludendo, si apre ancora una volta il discorso sul tema fondamentale dell'assistenza tecnico-sociale, discorso di estrema importanza, che purtroppo le Comunità montane non hanno, fino a questo momento, affrontato nel modo necessario.

Auguriamoci che il tempo, in termini però molto solleciti, porti maggior impegno e buona volontà.

LA POLITICA AGRICOLA CEE E L'AGRICOLTURA ITALIANA

Bruno Pusterla

L'accordo raggiunto dai ministri dell'agricoltura della Comunità Economica Europea sui prezzi agricoli '84 e sulle «misure» ad essi connesse, pur con il recupero in extremis di alcune posizioni, non può cambiare il giudizio globalmente negativo che grava sull'intera vicenda. Il rilancio della costruzione europea, fondato su programmi chiari e risorse finanziarie adeguate, pare viepiù allontanarsi: i fallimenti dei vertici di Stoccarda, Atene e Bruxelles ne sono la conferma.

Non è più un mistero per nessuno: la politica agricola comune (P.A.C.) sta attraversando momenti difficili che preoccupano fortemente sia per i riflessi economici che per quelli politici.

Privata della sua componente politica che doveva essere il «cemento» d'Europa, inceppata dalla crisi monetaria che lo SME (serpente monetario europeo) non riesce a dissipare, sottoposta alle dure critiche per il suo alto costo, messa in discussione dagli stessi consumatori per i prezzi più elevati rispetto a quelli mondiali e contemporaneamente criticata dagli stessi ambienti agricoli per gli aumenti insufficienti dei prezzi, il Mercato Comune Europeo pare oggi privo di ogni e qualsiasi prospettiva. Oggi, la politica agricola comune sta pagando lo scotto del capovolgimento della situazione in essere all'epoca del trattato di Roma, quando, cioè, nel 1957 vennero poste le basi di un'organizzazione comune di mercato fra gli iniziali 6 Paesi che costituirono la Comunità Economica Europea (Italia, Germania, Francia, Olanda, Belgio e Lussemburgo).

A questi 6 Paesi, il 1° gennaio 1973 se ne aggiunsero altri 3: Gran Bretagna, Irlanda e Danimarca; nel 1981 i 9 divennero 10 con l'adesione della Grecia, nella prospettiva di completarsi a 12 con l'ingresso di Spagna e Portogallo.

Le finalità della politica agricola comune, enumerate all'articolo 39 del Trattato di Roma, sono:

1) incrementare la produttività dell'agricoltura, sviluppando il progresso tecnico, assicurando lo sviluppo razionale della produzione agricola, come pure l'impiego migliore dei fattori della produzione, in particolare della mano d'opera;

2) assicurare così un tenore di vita equo alla popolazione agricola, in particolare il miglioramento del reddito individuale di coloro che lavorano in agricoltura;

3) stabilizzare i mercati;

4) garantire la sicurezza degli approvvigionamenti;

5) assicurare prezzi ragionevoli nelle consegne ai consumatori.

È importante sottolineare, proprio in questo momento in cui sono rimessi in discussione gli aspetti più qualificanti della politica agricola comune, le motivazioni che portarono all'inclusione dell'agricoltura nel Trattato di Roma.

I «6» fondatori, superando notevoli difficoltà, ritennero innanzitutto che l'agricoltura non poteva restare un corpo estraneo al processo comunitario: la non inclusione dell'agricoltura nel MEC e la permanenza del settore nella sfera discrezionale dei governi nazionali avrebbe provocato gravi distorsioni negli altri settori dell'economia, tanto più che le politiche nazionali divergenti avrebbero direttamente condizionato la competitività della produzione industriale e dei servizi.

L'esclusione del settore primario avrebbe anche significato l'emarginazione della produzione agricola europea, impedendole di beneficiare delle possibilità di sviluppo dischiuse dal Mercato Comune Europeo. Infine non fu trascurata l'esistenza di una elevata complementarità agricola tra le varie regioni dell'istituenda Comunità, che avrebbe portato ad una migliore divisione della produzione, in funzione delle vocazioni territoriali.

La decisione di inserire il settore agricolo nel disegno originario della formazione dell'Europa unita avvenne secondo alcune linee direttrici:

— *progressiva attuazione di un mercato unico* con libera circolazione dei prodotti nell'insieme del territorio della Comunità, alle stesse condizioni previste per un mercato nazionale;

— *principio della «preferenza comunitaria»* per le derrate agricole prodotte nella Comunità, tenuto conto della assoluta «eraticità» dei mercati mondiali e della necessità di salvaguardare una struttura familiare dell'agricoltura europea. Proprio per questo motivo fu stabilito un particolare regime degli scambi con i Paesi terzi, in base al quale i prodotti extra comunitari venivano ad essere gravati da una tassa variabile (prelievo) che li collocava ad un livello di prezzo tale da consentire il mantenimento di prezzi comuni più elevati di quelli internazionali. Al tempo stesso, per

favorire la libertà di commercio tra C.E.E. e resto del mondo, ai prodotti che «uscivano» dalla C.E.E., si stabili di assicurare un premio (restituzione) pari alla differenza tra il prezzo comunitario e quello del mercato mondiale;

— *solidarietà finanziaria tra gli Stati membri* per gli oneri derivanti da tale politica, in particolare per quelli derivanti dall'intervento sui mercati internazionali (obbligo di acquistare da parte della C.E.E. i prodotti agricoli in mancanza di acquirenti sul mercato comunitario o all'esportazione), nonché dalle azioni comuni nel settore delle strutture.

Perché — viene logico domandarsi — i prezzi europei non possono essere equiparati a quelli mondiali?

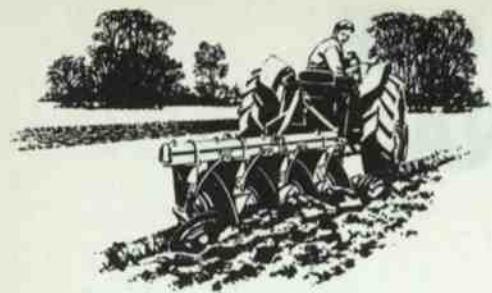
La risposta è semplice.

I corsi dei mercati mondiali non riflettono i costi reali e normali di produzione delle derrate agricole, tanto che tutti i Paesi produttori praticano regimi di prezzo differenziati tra mercato interno e di esportazione. Del resto sul mercato mondiale affluisce solo una quota modesta della produzione (18% per il frumento, 15% per i semi oleosi, 8% per il burro, 4% per le carni bovine), rendendo ancora più instabili i prezzi: basta così un leggero spostamento della domanda a produrre impennate incontrollabili.

Per quei settori, poi, in cui esiste realmente un mercato mondiale, come ad esempio per i cereali, lo zucchero, il latte in polvere, i prezzi sono quasi sempre poco trasparenti e, in genere, soggetti a forti sbalzi determinati dalle pressioni speculative e dagli incerti della politica internazionale. È stato proprio nei momenti di crisi internazionale (vedi guerra del Kippur nel 1973 e invasione dell'Afghanistan nel 1979) che si è manifestato appieno il vantaggio di appartenere ad un'area di stabilità come la C.E.E., in cui la politica agricola comune ha svolto le funzioni di ammortizzatore risparmiando all'economia comunitaria gli effetti dell'inflazione importata, almeno per la sua componente agricola.

A distanza di un quarto di secolo dalla fondazione del Mercato Comune Europeo, molte cose sono però cambiate, innanzitutto il clima internazionale.

Negli anni '50 era dominante una forte tendenza alla liberalizzazione degli scambi: la situazione attuale è completamente diversa. La crisi, che attanaglia i Paesi indu-



strializzati, con milioni di disoccupati (oltre 12 milioni nell'ambito della C.E.E.) li spinge verso misure protezionistiche più o meno larvate.

La Comunità Europea sta in effetti attraversando la più grave crisi economica dalla firma del Trattato di Roma; i due Paesi candidati all'adesione, Spagna e Portogallo, sono anch'essi afflitti da gravi problemi in campo sociale ed economico e confidano nella solidarietà comunitaria per la soluzione di tali problemi. Questo mentre le entrate del bilancio comune (che sono formate dall'1% dell'IVA incassata dai singoli Stati membri) non sono neppure sufficienti a coprire le spese obbligatorie.

In queste condizioni bisogna avere il coraggio di dire che è giunto il momento di porre le fondamenta dell'Europa di seconda generazione.

Infatti, nella media europea, la percentuale degli addetti all'agricoltura è drasticamente ridotta, mentre i livelli di autosufficienza per le principali produzioni sono ormai largamente superati ed i consumi ristagnano a fronte di un arresto della crescita demografica e di un più riflessivo comportamento dei consumatori, il cui reddito cresce ad un ritmo ben inferiore a quello degli anni '60 e '70.

Se questa è la realtà nella maggior parte dei Paesi membri della Comunità Economica, ben diversa è quella italiana.

Nel nostro Paese, infatti, la percentuale degli addetti all'agricoltura sul totale delle forze attive è ancora il 13%, mentre nella C.E.E. è a livelli dell'8%.

L'ampiezza media delle aziende, che in Italia è di poco superiore ai 6 ettari di superficie agricola utilizzabile, risulta essere in Germania di 14 ettari, in Francia di 22, nei Paesi Bassi, Belgio e Lussemburgo di 12, in Irlanda e Danimarca di 23 ettari, nel Regno Unito di 59 ettari. Mentre il settore fondiario italiano si mantiene in situazione pressoché statica, a causa soprattutto di leggi sbagliate in tema di affitto dei fondi rustici, quello dei nostri partners è caratterizzato da una grande mobilità che consente l'ampliamento delle superfici aziendali in misura notevole ed in tempi brevi.

Di grande significato sono anche i dati sul numero di aziende agricole che fanno parte di cooperative: da noi il 13%, contro l'83% della Francia, il 77% della Germania, l'80% dei Paesi Bassi. Questo dice molto sugli aspetti organizzativi della nostra agri-

Prodotto	Prezzo intervento	Percentuale aumento	Prezzo indicativo	Percentuale aumento
Carne bovina	264.000	+ 5,7	294.000	+ 5,7
Carne suina	—	—	291.000	+ 5,7
Olio d'oliva	326.000	+ 5,7	453.000	+ 5,7
Grano tenero	26.000	+ 5,7	37.000	+ 5,8
Grano duro	45.000	+ 6,7	51.000	+ 6,1
Orzo e mais	26.000	+ 5,7	34.000	+ 5,9
Risone	45.000	+ 9,2	77.000	+ 9,8
Zucchero	76.000	+ 6,7	—	—
Latte	—	—	39.000	+ 6,7
Burro	462.000	- 3,8	—	—
Latte in polvere	238.000	+ 17,6	—	—
Grana Padano	677.000	+ 12,5	—	—
Parmigiano	747.000	+ 13,7	—	—
Vino bianco	—	—	4500/gr/hl	+ 5,7
Vino rosso	—	—	4900/gr/hl	+ 5,7

coltura, conoscendo il significato che hanno l'associazionismo e la cooperazione per l'informazione di mercato, la riduzione dei costi, la programmazione delle produzioni ed infine la trasformazione e la vendita dei prodotti. Questi dati mettono a nudo l'inadeguata preparazione tecnico-economica di molti dei nostri imprenditori agricoli. In Italia, poi, la consistenza media degli allevamenti di vacche da latte è di 6 capi/azienda, mentre in tutti gli altri Paesi della C.E.E., Grecia esclusa, è molto superiore e varia dai 13 capi della Germania Federale ai 56 del Regno Unito.

La situazione relativa è andata peggiorando dal '73 all'81: infatti in Italia c'è stato, nel periodo, un incremento di solo il 20% nel numero medio di capi per azienda, che sono passati da 5 a 6, mentre negli altri Paesi si è verificato un più netto miglioramento (+ 70% in Danimarca e Lussemburgo, + 57% in Olanda, + 50% in Belgio, + 47% nel Regno Unito, + 44% in Germania, + 40% in Irlanda, + 36% in Francia).

In queste condizioni, l'Italia si trova in una posizione svantaggiata rispetto ai suoi partners, pagando a caro prezzo tutta la serie di errori, di cui è la sola responsabile, commessa a livello di politica interna, soprattutto economica: basti pensare ai deleteri scompensi legati alla mancata adozione di una manovra capace di por freno all'alto tasso inflattivo, cresciuto a dismisura, mentre nel resto della Comunità tendeva a ridursi. È chiaro che a questo punto l'Italia, per uscire dalla zona d'ombra in cui è andata a cacciarsi, ha bisogno, oltre che di un concreto impegno interno, dell'aiuto e della «solidarietà comunitaria». Ma affinché questo meccanismo si possa mettere in moto, è necessario giungere all'unità politica tra gli Stati membri della C.E.E.

Questa, però, è direttamente connessa all'integrazione economica, che, purtroppo, ancora una volta, l'ultimo vertice comunitario, con le sue ambigue decisioni (o, meglio, «non decisioni»), ha messo in forte discussione.

Infatti, il compromesso di Bruxelles porta come marchio negativo il ritorno alla na-

zionalizzazione della politica agricola, il che, in un Paese come il nostro, è ragionevole pensare venga interpretato nel senso più deteriore.

Un caso, l'accordo sui prezzi agricoli e sulle misure ad essi connesse non offre certo positive prospettive per un vero ed immediato rilancio della costruzione comunitaria, che avrebbe avuto bisogno dell'apporto di programmi chiari e risorse finanziarie adeguate.

Ecco, in dettaglio, i nuovi prezzi in lire (per quintale o per grado ettolitro). Per l'Italia l'aumento medio è stato del 6,5%, tenuto conto della svalutazione della lira verde e della prima fase dell'abbattimento degli importi compensativi monetari.

Queste, infine, le principali misure connesse.

— LATTE: fissato il contingentamento della produzione a livello 1983 (circa 10 milioni di quintali). Ogni centro di raccolta e di lavorazione del prodotto, però — si ha motivo di ritenere, ma la questione è ora tutt'altro che definita — non potrà superare quanto ritirato nel corso dell'83, anche se altrove la produzione dovesse ridursi. Fin d'ora, al di là delle ripercussioni economiche, la gestione delle quote preoccupa fortemente.

— PREMIO NASCITA VITELLI: mantenuto a 45 mila lire per capo, di cui il 40% (18 mila lire) a carico della C.E.E. e la rimanente parte a carico dello Stato.

— VINO: abolito lo stoccaggio comunitario a breve termine, ripristinabile però da Italia e Francia avvalendosi delle risorse nazionali.

Per uscire dalla crisi, l'agricoltura italiana non ha bisogno di assistenzialismo da parte dello Stato, bensì di incentivi diretti alla valorizzazione delle sue risorse produttive e del suo elevato impegno professionale. Nonostante tutto, infatti, gli agricoltori non hanno ancora ceduto alla disaffezione imprenditoriale, ma non possono continuare ad essere destinatari di una politica distorta che penalizza costantemente la giusta considerazione delle loro capacità.

ALIMENTAZIONE DEL BESTIAME DA LATTE

Antonio Ubertalle

PREMESSA

È considerato come latte il prodotto ottenuto dalla mungitura (regolare, completa ed ininterrotta) della mammella di una lattifera in buon stato di salute e di alimentazione: dicesi semplicemente «latte» allorché proviene da vacca; devesi, invece, aggiungere l'indicazione della specie fornitrice (es. di pecora, di capra etc.) negli altri casi.

La vacca da latte può essere correntemente paragonata ad una «macchina» trasformatrice di foraggi e mangimi prevalentemente in latte: prevalentemente in quanto essa, contemporaneamente, può accrescersi (se ancora giovane) per raggiungere il peso definitivo da adulta, così come può anche trovarsi, per alcuni mesi, nella necessità di far fronte ad un concomitante incremento ponderale del proprio feto; è, dunque, da intravedersi come una «macchina» che lavora materie grezze per ricavarne prodotti da utilizzare come tali oppure ulteriormente elaborabili (es. latte e derivati).

Per avere una sintetica idea della massa di lavoro che compie quotidianamente tale «macchina» animale sia sufficiente menzionare che:

— in una lattazione di 300 giorni produce mediamente 50-60 quintali di latte, pari

(in calorie) ad un vitello partorito ogni 3-5 giorni;

— per ogni litro di latte secreto, nella mammella debbono circolare circa 400 litri di sangue da cui essa trae ed elabora le sostanze all'uopo necessarie.

Una «macchina» così prodigiosa e che lavora tanto intensamente richiede, com'è facile intuire, non poche cure: tra l'altro

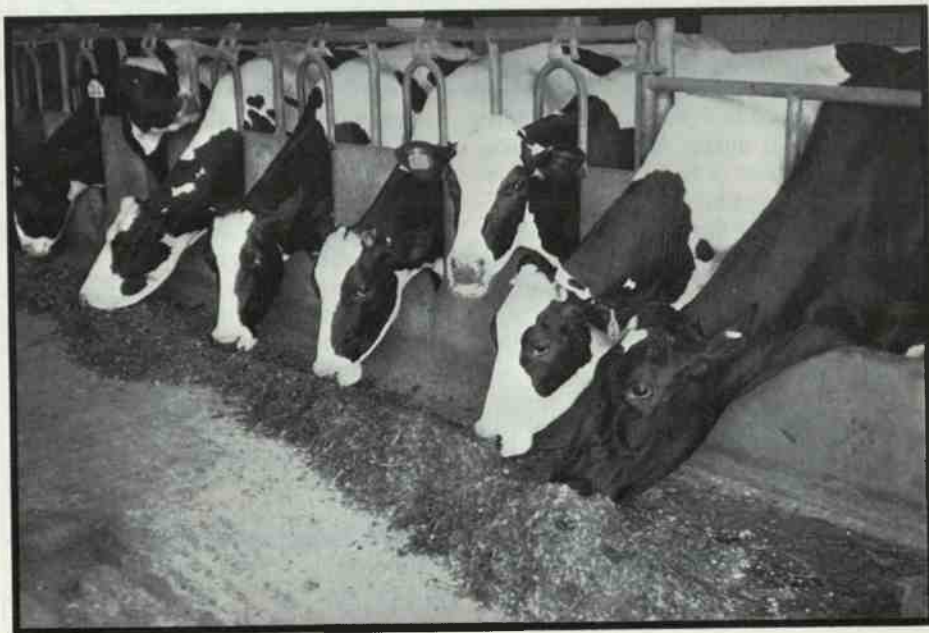
— per quanto riguarda le modalità d'uso (inizio precoce della carriera riproduttiva-produttiva, periodi brevi di interparto, mungiture, etc.) che ne possano consentire un più intenso sfruttamento;

— per quanto attiene ai materiali grezzi (cioè i foraggi ed i mangimi) da offrirle in «trasformazione» al minor costo possibile, economizzando sulla «voce» passiva più incisiva.

Circa l'età di inizio della carriera, Bonomi² ha avuto modo di osservare che vitelle di razza Frisone n.p., sottoposte a regime alimentare con alto livello nutritivo (a partire dalla nascita oppure dalla fine del periodo di svezzamento), hanno:

— subito il primo intervento fecondativo tra il 12° e il 13° mese di età, allorché il peso vivo oscillava intorno ai 400 kg, con un anticipo di circa 7 mesi rispetto ad altre vitelle mantenute a livello nutritivo moderato;

— consumato per ciascuna, dalla nascita al 1° parto, circa 3.900 U.F. invece delle



4.300 necessarie a quelle che hanno partorito sui 28-29 mesi di età;

— manifestato un intervallo parto-1° calore significativamente più breve (30-40 giorni contro 60-70) e una migliore efficienza riproduttiva (1,6 interventi invece di 2,2) per ottenere la fecondazione;

— fornito, durante la 1ª lattazione, una maggior quantità di latte, con una differenza pari al 13% nei confronti dei valori medi relativi alle bovine «testimoni».

In tema di periodi di interparto, cade qui acconcio riportare quanto, in proposito, affermato da Pilla⁸:

— non si capisce perché ogni macchina, animale o meccanica che sia, venga correttamente valutata dalla velocità di produzione (rapporto tra unità di prodotto ed il tempo impiegato a produrlo) mentre per il latte si debba fare riferimento ad uno stato fisiologico che non è assolutamente avulso dagli stadi precedenti e successivi;

— ciò precisato, la maggior produzione latte di una bovina con una maggiore intensità riproduttiva è conseguenza del fatto che, rispetto a una vacca con minore intensità riproduttiva, si sfrutta la parte della lattazione durante la quale la produzione è maggiore, realizzando così una più elevata media giornaliera;

— chi preferisce allungare la lattazione piuttosto che intensificare le nascite, credendo ancora nel mito della produzione elevata per lattazione, in effetti baratta la testa con la coda della lattazione subendo una secca perdita, che immola a quel mito. Per quanto concerne, infine, le mungiture ebbero¹¹ a constatare, ad esempio, che fattrici allattanti dapprima il proprio redo e, dopo svezzamento di questo, munte fino all'asciutta hanno dato latte in maggior abbondanza e con migliori qualità casearie rispetto al prodotto fornito da quelle sottoposte a mungitura quotidiana fin dai primi giorni dopo il parto.

TIPO DI ALIMENTAZIONE DA SEGUIRE

Oltre ad una puntuale «manutenzione» e ad un buon «uso», la «macchina» vacca da latte abbisogna di alimenti di valore ed in proporzioni tali da consentirle la massi-

ma produzione quanti-qualitativa. In tesi generale si può affermare che non esista elevata produzione latte senza adeguato apporto nutritivo alle lattifere; anche se l'effetto dovuto all'alimentazione ha i suoi limiti: infatti, essa non può creare lattifere ad alto rendimento ma consente di ricavare il massimo profitto dalle loro attitudini. Circa la «condotta» di alimentazione, non sarà fuori luogo richiamare più dettagliatamente alcuni concetti informativi, attingendoli anche dalla relazione svolta da Piana-Baldissera⁷ l'estate scorsa al V° Congresso dell'A.S.P.A. in Milano:

— l'organismo dei ruminanti non utilizza direttamente, se non in piccola parte, i principi alimentari presenti nella razione poiché il 70% ed oltre della sostanza organica ingerita subisce un processo fermentativo ad opera di una popolazione microbica albergante nel rumine (15-20 kg di corpi batterici freschi) e nel grosso intestino, la quale estrinseca prevalenti capacità di sintesi (protidiche e vitaminiche) e di demolizione (cellulosolisi);

— gli alimenti ingeriti influenzano le caratteristiche della microflora ruminale attraverso i principi fermentescibili che apportano e le condizioni di habitat che determinano (pH in particolare);

— nelle miscele di acidi grassi volatili residuati dalle fermentazioni ruminali, l'acido acetico di regola prevale, tanto che (con razioni costituite preminentemente da foraggi) i rapporti fra i tre principali acidi grassi sono in genere vicini a 3 : 1 : 0,7 (ac. acetico, propionico, butirrico), ancorché questi rapporti possano profondamente modificarsi con il variare della dieta, in quanto la percentuale dell'acido acetico si accentua con l'elevarsi del tenore in fibra della razione mentre si abbassa a favore del propionico quando vi abbondano i concentrati (80% del suo valore globale);

— uno spostamento delle fermentazioni che penalizzi la produzione di acetato eleva la disponibilità di energia alimentare per l'animale ma riduce lo sviluppo microbico, riducendo conseguentemente — per difetto di energia disponibile — la produzione di proteine batteriche, che è di fondamentale importanza per l'elaborazione del latte;

— va anche detto che una notevole produzione di acido acetico è condizione essenziale per sostenere il titolo lipidico del latte, atteso che nei bovini le esigenze energe-

tiche per la sintesi dei grassi del latte sono pari a circa il doppio del loro valore calorico (resa del 45-60% a partire dall'acetato);

— le proteine batteriche sono meno dotate di taluni aminoacidi essenziali che non le proteine del latte (i solforati, treonina, istidina, valina, fenilalanina e, a volte, lisina sono — fra gli aminoacidi essenziali — quelli per i quali più frequentemente può verificarsi uno squilibrio fra richiesta e disponibilità) epperò le vacche in lattazione trarranno grande giovamento dall'introduzione di alimenti veicolanti proteine capaci di consentire una disponibilità supplementare (a livello della mucosa intestinale assorbente e quindi della ghiandola mammaria) dei predetti aminoacidi essenziali.

Proprio a questo scopo mirano — come precisano ancora i precitati ricercatori — i trattamenti delle proteine (o dei singoli aminoacidi) diretti ad aumentare la resistenza all'attacco batterico: ad esempio il trattamento della soia con formaldeide (0,1-0,2% sulla s.s.) che in taluni Paesi è ormai d'impiego industriale, visti i favorevoli risultati ottenibili specie nelle lattifere; anche i trattamenti tecnici (tostatura, macinazione ecc.) sembrano utili a rendere meno degradabili, in sede ruminale, i componenti proteici. Così come assai efficace in tal senso — almeno nelle prime fasi della lattazione — risulterebbe l'inserimento (nella razione alimentare) di precursori del glucosio (propionati e glicole propilenico) e di alcali (bicarbonato di Na o di K, carbonato di Ca e di Mg), cui conseguirebbe rispettivamente una riduzione del costo energetico della protidogenesi e una minor degradazione dei glicidi alimentari (con migliore utilizzazione della razione, specie se ricca di concentrati).

Infine, per chiudere il discorso circa la «condotta» di alimentazione da seguire per la vacca in produzione lattifera, non dev'essere dimenticato i vantaggi che derivano dall'adozione di tecniche capaci di incentivare tanto il numero dei pasti quotidiani (quale l'impiego di autoalimentatori) quanto l'ingestione di una più cospicua frazionata dose giornaliera di sostanza secca (con il ricorso al c.d. «piatto unico» o «unifeed»), pur salvaguardando la costanza dell'ambiente ruminale.

In argomento, le numerose osservazioni sperimentali di Piva e Masoero⁹ hanno consentito ai medesimi Autori di riassume-

re nei seguenti termini i vantaggi in discorso:

- possibilità, per la lattifera, di ingerire sostanza secca nella proporzione del 3,5% del proprio peso vivo a fronte del 3% constatabile con l'alimentazione tradizionale, e con la razione di foraggi praticamente a volontà;
- aumento della produzione di latte e miglioramento della sua qualità per quanto attiene al titolo lipidico e protidico;
- minor perdita di peso all'inizio della lattazione e maggiore peso delle primipare a lattazione ultimata;
- migliore efficienza della utilizzazione degli alimenti e possibilità di una migliore valorizzazione alimentare di tanti sottoprodotti;
- riduzione delle forme di iperchetone-mia, e dei costi per la distribuzione degli alimenti.

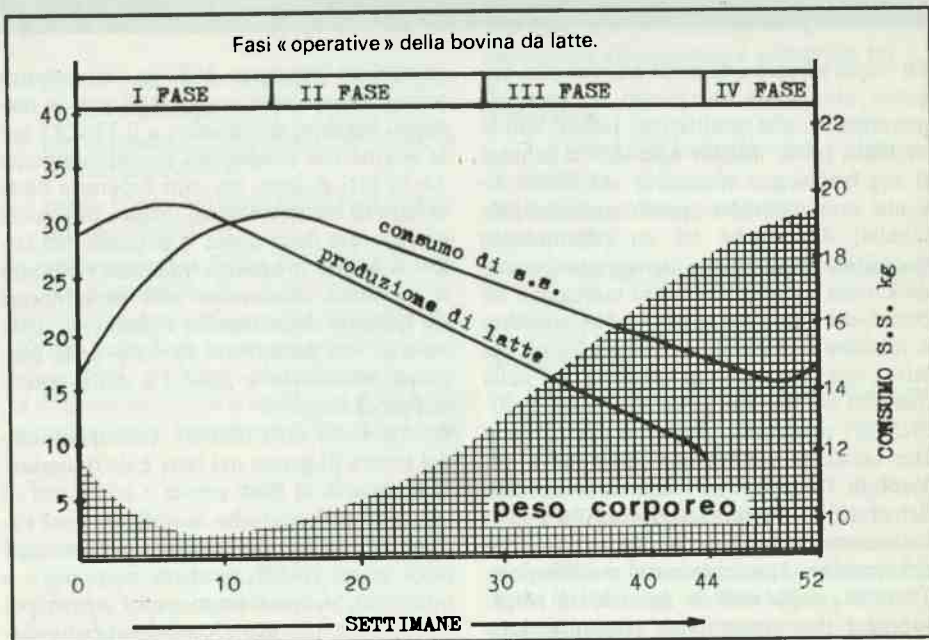
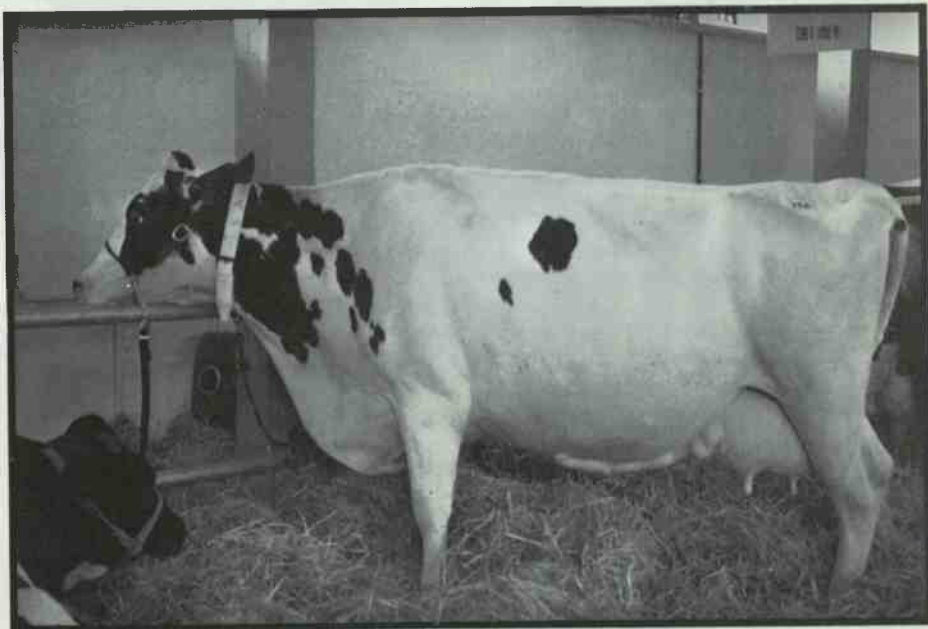
COME DEVE ESSERE LA RAZIONE

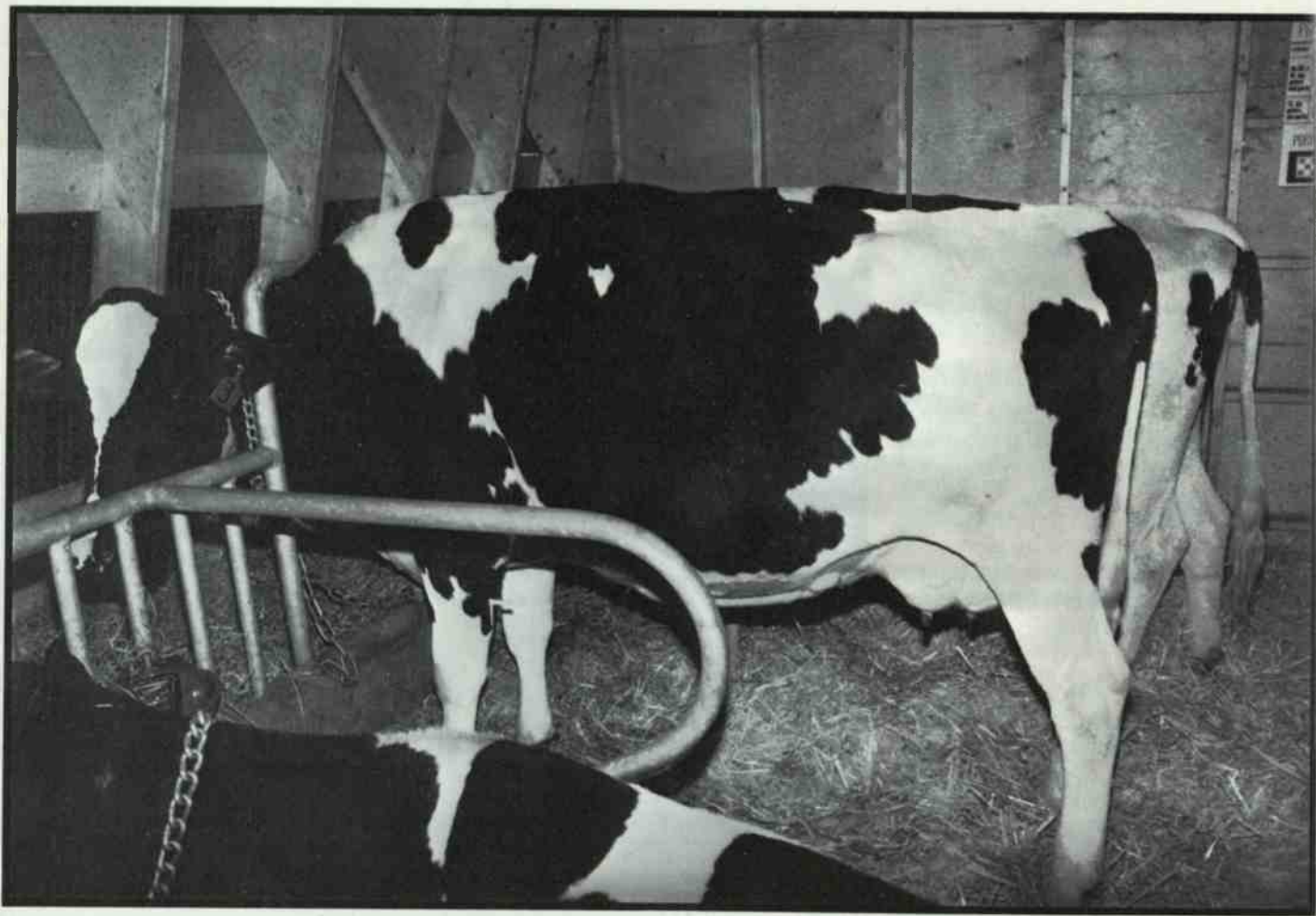
Volendo, in questa sede, limitare il discorso ad una rapida panoramica sul problema posto in discussione, sia sufficiente ricordare che la portata latte, dopo il parto, segue un andamento crescente (cfr. grafico) raggiungendo la punta più elevata nel giro di 4-6 settimane: nel corso di queste, ovviamente, si estrinsecano le maggiori esigenze energetiche; per contro, la «voglia» della bovina di ingerire quantità adeguate di alimenti è dapprima modesta, poi si accresce lentamente e si esalta solo in corrispondenza dell'11^a-13^a settimana di lattazione, allorquando determina l'assunzione giornaliera di sostanza secca in dosi pari al 3,3-3,6% del peso vivo della lattifera. Ne consegue quindi, nel primo periodo di lattazione, una divaricazione tra la curva che segna i fabbisogni via via crescenti e quella che registra le intrinseche possibilità di soddisfarli compiutamente con appropriati contributi dall'esterno mediante assunzione di foraggi e mangimi: invero, l'organismo della bovina sarà obbligato attingere alle proprie riserve di grassi, dimagrendo più o meno vistosamente (1-1,2 kg al giorno) nelle prime 8-10 settimane dopo il parto.

All'inizio della lattazione, inoltre, l'apporto energetico della razione è contrastato

non solo dal minor appetito dell'animale ma anche dalla necessità di mantenere — pur somministrando dosi elevate di buoni concentrati — un equilibrio con la frazione fibrosa, onde evitare pericoli di alterazione dell'attività ruminale (con inasprimento dell'inappetenza). Nella fase successiva invece, grazie alla progressiva diminuzione della produzione latte (5-10% al mese) e

al graduale aumento della capacità di ingestione, viene lentamente recuperato il peso: in questo periodo va diminuita proporzionalmente la somministrazione di concentrati. Mentre è difficile riscontrare un eccesso di energia nella razione in vacche durante il primo periodo di lattazione, è più facile ritrovarlo in fase avanzata di lattazione, e soprattutto in «asciutta».





La vacca «fresca» di parto ha, dunque, esigenze alimentari dal punto di vista sia quantitativo che qualitativo; infatti, con la montata latte iniziale non solo si innalza il suo fabbisogno energetico ma altresì diventa preponderante quello proteico (cfr. tabella) dimodoché ad un rifornimento energetico insufficiente conseguirebbe una deficienza proteica tanto più marcata: a tal punto che l'animale si troverebbe costretto a limitare il processo di elaborazione del latte, con ripercussioni negative sia sulla quantità del prodotto e sia sul tenore protidico del medesimo. Pertanto, man mano che cresce la produzione latte deve aumentare l'apporto di sostanza secca dato dai mangimi concentrati, rispetto a quello sostenuto dai foraggi, poiché la capienza del rumine è scarsamente modificabile. Tuttavia, nella razione non dovrà essere superata una determinata concentrazione

energetica (rapporto U.F./kg di sostanza secca): questa sarà pari a 0,50 per le mediocri lattifere, dovrà salire a 0,75-0,85 per le bovine che producono quotidianamente 25-35 litri di latte, ma non superarla onde evitare di incorrere in un quadro di acidosi e in un calo della quota % di grasso nel latte¹. A questo proposito, va anche ricordato il consueto riferimento alla proporzione tra sostanza secca ingerita e peso vivo della bovina, che passerebbe da 1,8% della pregressa «asciutta» a 3,3-3,5% della massima produzione.

Invero, nelle forti lattifere l'abbassamento del tenore di grasso nel latte è da ricondurre a carenza di fibra grezza e ad eccessi di idrati di carbonio che modificano nel rumine la corretta proporzione molare degli acidi grassi volatili (acetico, propionico e butirrico): si considerano livelli ottimali di fibra grezza allorquando essa — per produ-

La «macchina da latte» alla Fieragricola 1984 di Verona: produzione di 11.880 kg di latte in 305 giorni alla 2ª lattazione.

zioni di latte comprese tra i 10 e 20 litri quotidiani — rappresenta il 23-26% sulla sostanza secca della razione e — per produzioni via via superiori — non scende al di sotto del 14%; inoltre è ormai acquisito che, per favorire una normale attività ruminale, circa 1/3 di detta percentuale deve essere apportato da foraggi con fibra strutturata lunga. Emerge chiaramente, pertanto, la necessità di un passaggio graduale da un tipo di razione ad un'altra (ad esempio, dalla razione invernale a quella primaverile-estiva, oppure da una razione costituita parzialmente da foraggi verdi ad una basata su foraggi conservati); non solo: al variare del razionamento deve corrispondere una revisione puntuale degli apporti ali-

mentari in sostanza secca, in energia (U.F.), in nutrienti (proteine, minerali ecc.).

In sintesi, la razione somministrata ad una bovina deve essere tale da assicurare il soddisfacimento dei suoi fabbisogni complessivi, in funzione del «mantenimento» (legato al peso vivo), della «produzione» (elaborazione del latte) e dell'eventuale «accrescimento» (a fronte del reale incremento nella giovane o dello sviluppo del feto nella gravida): essa, quindi, deve variare in rapporto alle condizioni fisiologiche in cui si viene a trovare l'animale, non solo nel corso della sua carriera produttiva ma anche nell'ambito di una singola lattazione.

FABBISOGNI DA COPRIRE

Le produzioni più elevate si ottengono allorché gli alimenti somministrati agli animali riescono a coprire tutti i fabbisogni: in caso contrario, qualunque insufficienza alimentare si tradurrà inevitabilmente in una diminuzione della produzione latte, anche se in un primo tempo la lattifera riuscirà a compensare tale deficienza attingendo direttamente alle proprie riserve organiche; non devesi dimenticare, poi, che l'alimentazione esercita un'influenza anche sulla qualità del latte prodotto.

Circa i fabbisogni, si possono considerare valide le indicazioni seguenti, tratte dalla letteratura consultata^{3 10} e riferentisi alle esigenze della bovina da latte nelle varie condizioni fisio-zootecniche predette.

Fabbisogni energetici

Mantenimento: 0,8 U.F./100 kg di peso vivo.

Aumento di peso:

- dovuto ad accrescimento: 2,5 U.F./kg di incremento, da 2 a 3 anni; 3,5 U.F./kg di incremento, oltre i 3 anni di età;

- dovuto a gravidanza avanzata: 0,1-0,2-0,3 U.F./100 kg di peso vivo, rispettivamente al 7° - 8° - 9° mese di gestazione.

Produzione: 0,4 U.F./kg di latte al 4% di grasso (latte standard) (*).

Fabbisogni alimentari di energia e di proteina digeribile delle lattifere, e relativo rapporto (5).

	U.F.	Prot. diger. g	Prot. diger. U.F
Mantenimento + produzione di 10 kg di latte (al 4% di grasso)	9,3	960	103,22
Mantenimento + produzione di 20 kg di latte (al 4% di grasso)	13,6	1.560	114,71
Mantenimento + produzione di 30 kg di latte (al 4% di grasso)	17,9	2.160	120,67

Fabbisogni proteici

Mantenimento: 60 g di protidi digeribili per 100 kg di peso vivo.

Aumento di peso:

- dovuto ad accrescimento: 30 g/100 g di incremento, fino a 2 anni di età; 20 g/100 g di incremento, oltre i 2 anni di età;

- dovuto a gravidanza avanzata: 100-200-300 g/capo rispettivamente al 7° - 8° - 9° mese di gestazione.

Produzione: 60 g di protidi digeribili per kg di latte al 4% di grasso.

Allorché la razione di base è costituita da foraggi mediocri occorre completarla con magimi ad alto contenuto proteico; nel caso, invece, di razione a base di foraggi giovani (ricchi di proteine) si superano largamente i fabbisogni previsti, creando stati di tossicosi, e perciò sono da osservarsi i seguenti rapporti tra protidi digeribili e U.F.

- per le vacche in asciutta: 70-80 g di protidi digeribili/U.F.
- per le mediocri produttrici: 95-105 g di protidi digeribili/U.F.
- per le buone lattifere: 105-115 g di protidi digeribili/U.F.
- per le grandi lattifere: 115-125 g di protidi digeribili/U.F.

La più efficace utilizzazione a livello del rumine delle diete miste, a base di foraggi e concentrati, si realizza allorché la quota di proteine grezza si aggira sul 12% della sostanza secca; percentuale che può essere

(*) La conversione in «latte standard» è possibile con la formula:

0,4 L. + 0,15 L.G.

dove L. è il latte prodotto (in kg) e G. la % di grasso nel medesimo.

più elevata qualora la proteina risulti poco fermentescibile⁶.

Fabbisogni minerali

Calcio (Ca):

- 4,5 g/100 kg di peso vivo per «mantenimento»;
- 10-20-15 g/capo rispettivamente al 7° - 8° - 9° mese di «gestazione»;
- 3 g/kg di latte prodotto.

Fosforo (P):

- 3,5 g/100 kg di peso vivo per «mantenimento»;
- 5-10-10 g/capo rispettivamente al 7° - 8° - 9° mese di «gestazione»;
- 2 g/kg di latte prodotto.

È da tenersi presente che i valori suddetti sono indicativi sulla base di un coefficiente di utilizzazione pari al 30-40% e che, in ogni caso, il valore del rapporto Ca/P sembra garantire un ottimale metabolismo fosfo-calcico allorché è compreso tra 1,5 e 2.

Sodio (Na):

- 2 g/100 kg di peso vivo per «mantenimento»;
- 0,7 g/kg di latte prodotto.

Potassio (K):

- 6 g/100 kg di peso vivo per «mantenimento»;
- 2 g/kg di latte prodotto.

Magnesio (Mg):

- 2 g/100 kg di peso vivo per «mantenimento»;
- 1 g/kg di latte prodotto.

Va ricordato che l'assimilazione di Mg si riduce se scarseggia l'apporto di Na oppure se sono troppo abbondanti le proteine o il K; perciò è bene assicurare un rapporto, nella razione, di K/Ca + Mg tra 1 e 2,2 onde prevenire manifestazioni di tetania.

Zolfo	S	2-3	g/kg di sostanza secca
Ferro	Fe	50	mg/kg di sostanza secca
Zinco	Zn	50	mg/kg di sostanza secca
Manganese	Mn	40	mg/kg di sostanza secca
Rame	Cu	10	mg/kg di sostanza secca
Cobalto	Co	0,1-0,5	mg/kg di sostanza secca
Iodio	I	0,5	mg/kg di sostanza secca
Selenio	Se	0,1	mg/kg di sostanza secca

Per i seguenti microelementi i fabbisogni vanno coperti con l'apporto, nella razione, dei quantitativi a fianco di ciascuno indicati:

● Fabbisogni vitaminici

Per quanto concerne i ruminanti, com'è noto, assumono particolare importanza le vitamine liposolubili, segnatamente la A e la D.

Vitamina A (*):

- 10 mg di beta-carotene per 100 kg di peso vivo come minimo complessivo per «mantenimento, gravidanza e lattazione»;
- oppure 8 mg/kg di s.s. nella razione delle forti lattifere.

Vitamina D (**):

- 1.000 U.I./100 kg di peso vivo come minimo complessivo per «mantenimento, gravidanza e lattazione».

E' chiaro che l'eventualità di incorrere in forme di avitaminosi o di ipovitaminosi sarà rara a verificarsi nel corso del regime ad alimentazione verde, in quanto che l'erba è doviziosamente dotata di tutti i fattori liposolubili (caroteni, ergosterolo, tocoferoli, vit. K) e l'animale può beneficiare di sufficiente irradiazione atta a consentire la trasformazione dell'ergosterina in ergocalciferolo; il pericolo dell'insorgenza di ipovitaminosi è, invece, da temersi in occasione del regime alimentare secco, a motivo dello scarso contenuto dei fieni in caroteni, tocoferoli e vit. K e della minore irradiazione che non consente all'organismo animale una trasformazione ottimale delle provitamine in calciferolo.

In tema di formulazione delle razioni, ovviamente, bisogna disporre di dati attendibili circa gli alimenti utilizzabili: si tenga presente soprattutto che gli alimenti di produzione aziendale ed i foraggi in particolare hanno contenuti nutritivi assai variabili (in forza di fattori diversi: es. stadio di raccolta e stato di conservazione); per-

tanto, riferirsi a valori tabulari risulta bene spesso ingannevole. Se si tiene conto che quasi sempre detti alimenti costituiscono più del 50% della sostanza secca della razione, diventa essenziale la loro esatta conoscenza dal punto di vista chimico-bromatologico.

Sarà sufficiente, in termini di agevole programmazione, avvalersi anche solo delle seguenti determinazioni⁴:

- sostanza secca;
- proteine grezze;
- fibra grezza;
- calcio;
- fosforo;

poiché le informazioni che se ne potranno trarre saranno già valide per valutare con buona approssimazione il contenuto nutritivo degli alimenti in parola.

Ne consegue, dunque, che anche per un allevatore dovrebbe risultare abbastanza facile disporre di indicazioni utili per compiutamente formulare la razione da destinare agli animali della propria azienda; più difficile ne è l'applicazione pratica per ottenere risultati economicamente positivi. Non rimane, in conclusione, che raccomandare la piena adesione a quanto è stato fin qui illustrato, nella speranza di aver contribuito alla più chiara comprensione dei non pochi problemi connessi all'alimentazione degli animali in produzione lattifera.

(*) Teoricamente 1 mg di beta-carotene ha una attività biologica di 1.667 U.I. di vitamina A; in pratica si calcola che, nella bovina, 1 mg di beta-carotene corrisponda a 400-500 U.I. di vitamina A.

(**) Si tenga presente che 1 mg di vitamina D equivale a 40.000 U.I.

RICHIAMI BIBLIOGRAFICI

- ¹ BARTLEY E.E., DEYOE C.W. - *Reducing the rate of ammonia release by the use of alternative non-protein nitrogen sources. Recent developments in ruminant nutrition*. Ed. Haresign W. e Cole D.J.A., Butterworths; London, 1981.
- ² BONOMI A. - *Informatore Zootecnico*; n. 11, 1979.
- ³ BOSTICCO A. - *La Clinica Veterinaria*; n. 7, 1972.
- ⁴ CHANDLER P.T. - *L'Allevatore*; n. 8, 1984.
- ⁵ HEGEMEISTER H., LUPPING W. e KAUFMAN W. - *Microbial protein Synthesis and digestion in the high-yielding dairy cow. Recent developments in ruminant nutrition*. Ed. Haresign W. Cole D.J.A., Butterworths; London, 1981.
- ⁶ LADETTO G. - *Obiettivi Veterinari*; n. 1, 1984.
- ⁷ PIANA G. e NORDIO-BALDISSERA C. - *L'allevatore*; suppl. al n. 35, 1983.
- ⁸ PILLA A. M. - *Mantova*; n. 129, 1981.
- ⁹ PIVA G. e MASOERO F. citati in⁷.
- ¹⁰ SUCCI G. - *Zootecnica Speciale*. Ed. CLESAV; Milano, 1983.
- ¹¹ UBERTALLE A. e AMBROSOLI R. - *Industrie Alimentari*; n. 12, 1983.

LA COMUNICAZIONE NELL'AZIENDA

Giulio Fodday

PREMESSA

La comunità aziendale, come ogni organizzazione sociale, deve la sua coesione, anzi, l'esistenza stessa, a quel movimento circolatorio di informazioni che vien chiamato «comunicazione».

Comunicare significa porre in comune col ricevente la nostra cognizione, trasmettere segni di cui altri prendono notizia.

Dunque, tali segni devono essere comprensibili

Quando la comunicazione viene effettuata, si stabilisce un rapporto sociale.

I segni esprimono o rappresentano, in maniera permanente e secondo certe regole, cose concrete o astratte. Essi sono, come dicono i sociologi, informazioni codificate. I segni presentano una grande varietà. Vi sono inclusi i movimenti del viso, i cenni fatti col capo e con la mano. Anche l'abbigliamento ha talvolta una funzione informativa: per esempio, la divisa indossata dagli addetti alla sorveglianza indica subito quali sono le loro mansioni.

Il segno più usato è la parola. La quale dà luogo al linguaggio fonico o grafico, il primo percepito mediante l'udito, il secondo mediante la vista o il tatto (scrittura per ciechi).

Altro segno adoperato sovente è l'immagine fissa o mobile.

Inoltre si stanno diffondendo rapidamente nuove tecnologie atte a modificare la comunicazione nei suoi ritmi e nelle sue forme (tecniche elettroniche).

In tutti questi casi la comprensione dei segni è possibile allorché il significato attribuito ad essi da chi li trasmette è uguale a quello che viene attribuito da chi li riceve. Mettiamo che un operaio non abbia la minima idea di cosa vogliano dire certe segnalazioni di sicurezza esposte nei locali di lavoro. Ciò significa che i due stadi del procedimento comunicativo (far conoscere, attraverso un elemento simbolico, una data situazione e decifrare tale elemento simbolico) non sono sintonizzati.

In questo caso, l'informazione è incomprendibile, la comunicazione è impedita. L'aspetto semantico, nel comunicare, è fondamentale.

In definitiva, espressioni mimiche e pantomimiche, esposizione verbale, figure riprodotte e così via fino ai più raffinati mezzi

di trasmissione costituiscono il meccanismo della comunicazione.

Priva di questo meccanismo, qualsiasi comunità si disgregherebbe.

Dunque, la comunicazione è un fenomeno centrale della vita sociale.

TIPI DI INFORMAZIONE

Se prendiamo in esame le informazioni che corrono all'interno di una azienda, possiamo distinguere:

A) comandi, richieste, discussioni, lagnanze, ecc.

B) messaggi tecnico-professionali

C) ragguagli concernenti l'azienda (obiettivi prefissi, obiettivi raggiunti, prospettive, difficoltà, buoni successi, fatti di vita aziendale)



D) notizie di carattere generale (economiche, giuridiche, sociali, ecc.).

Usuali sono le informazioni sub A) e B): esse rappresentano il più importante fattore di unione fra i vari soggetti e il mezzo di assegnazione degli incarichi.

L'ordine di battere a macchina una relazione, impartita a una dattilografa; la richiesta di un utensile, fatta da un operaio; l'uso di una nuova apparecchiatura, spiegato agli operatori; un difetto di esecuzione, dichiarato da un controllore concorrono alla formazione di una fitta trama di dati informativi (emessi, ricevuti, scambiati), senza la quale sarebbe difficile immaginare il funzionamento d'una fabbrica o d'un ufficio.

Tuttavia, lo scambio di informazioni tra coloro che lavorano in una azienda non è attinente soltanto all'attività che vi si svolge. Accade non di rado che si facciano commenti sugli avvenimenti sportivi, si raccontino delle barzellette, si confidino problemi personali. Benché si sappia che un'officina o un stanza da lavoro non è un luogo dove si conviene per conversare, pure tale evasione dall'impegno lavorativo è abituale. Ed è tollerata, se si mantiene entro certi limiti. Del resto, un lavoro che non concedesse al soggetto la possibilità di comunicare di tanto in tanto cose magari futili, sarebbe oltremodo logorante.

La battuta, la rievocazione d'un fatto, il discorso burlesco, la confidenza sono una valvola di scarico delle tensioni, della fatica, della monotonia. Insomma, lo scambiarsi informazioni le quali non hanno a che fare con l'azienda è un fatto normale. Esso provoca freni e restrizioni solo quando il lavoro ne è ostacolato.

REQUISITI DELL'INFORMAZIONE

Tornando alle informazioni di cui ai punti A) e B), si deve badare anche alle loro qualità. I requisiti d'ogni informazione sono: a) esattezza; b) chiarezza; c) completezza; d) tempestività. La mancanza di tali requisiti determina distorsioni, incertezze e sfiducia.

Quando si prende una decisione sul fondamento d'una indicazione inesatta, si incontrano sempre delle opposizioni legittime. Nasce così una situazione conflittuale che

solo la revoca di quella decisione, conseguente al riconoscimento dell'errore, può risolvere. Ma la cattiva impressione lasciata non si dissipa facilmente.

Una comunicazione involuta e contorta genera incomprensione e quindi arresta l'azione costringendo a richiedere delucidazioni alla fonte con notevoli perdite di tempo. I destinatari sono inoltre messi in difficoltà da informazioni monche e lacunose. Infine, ritardi nelle trasmissioni di messaggi sono cagione di inattività e irritazione.

I difetti di cui si è fatto cenno riguardano la patologia dell'informazione.

Conta anche il modo di comunicare. Ciò ha molto peso nei rapporti interpersonali e, in particolare, tra capo e subalterno.

Il comportamento del caporeparto o caposquadra che si mostra burbanzoso e soverchiatore ha tristi effetti non diversamente dal comportamento titubante, trepido, corvivo.

Su tali modi di condursi non influisce l'organizzazione formale dell'azienda. Tant'è vero che anche in una organizzazione gerarchico-funzionale si trovano superiori che sanno usare le buone maniere. Soltanto quando il capo dà in escandescenze o diventa ringhioso suscita risentimenti nei suoi sottoposti. Peraltro, le stesse reazioni sono prodotte da un presidente di comitato democraticamente eletto, il quale agisca in modo dispotico.

In tutt'e due i casi ci sarà certo qualcuno che ammirerà questi tratti, salvo mutar parere quando sia lui a sopportarne le conseguenze. Comunque, il menzionato comportamento, detto dagli psicologi sociali «dominativo», non riscuote simpatie nei più, anzi, se ne aliena l'animo.

Sono noti, in tal proposito, gli studi fatti da Lewin, Lippitt e White su piccoli gruppi a guida autocratica, democratica e permissiva. Si poté constatare, durante gli esperimenti, che i vari tipi di «leadership» avevano effetti diversi.

Il «leadership» autocratico rendeva aggressivi o apatici i componenti del gruppo e quello permissivo faceva nascere confusione e tensione. Soltanto il gruppo il cui «leader» si comportava come un direttore d'orchestra, autorevole ma non autoritario, era portato alla cooperazione.

Anche nella comunità aziendale l'atmosfera sociale risente del comportamento di chi è a posti di comando. Il modo di eseguire

gli ordini dipende quasi sempre dal modo di darli.

Pertanto, l'espressione della comunicazione, cioè il comportamento del comunicante, merita la massima attenzione.

DIMENSIONI AZIENDALI

Più l'azienda si ingrandisce e più ardua diventa, al suo interno, la comunicazione.

Se l'azienda è piccola le linee di comunicazione sono corte e semplici. Prendiamo ad esame un'azienda industriale di modeste dimensioni. Essa ha un'unica sede. Vi è l'officina, il magazzino, qualche stanza per la direzione e per lo svolgimento delle attività impiegate, qualche locale per le adunanze, per la mensa, per i servizi. I macchinari sono moderni ma non in gran numero, i dipendenti poche decine.

La divisione degli incarichi può non essere ben definita ma, di solito, chi ha dei problemi si rivolge direttamente all'imprenditore. Questi ha sotto gli occhi tutto il personale; conosce capacità, aspirazioni, vicende di ciascuno dei suoi dipendenti. Per chiamare qualcuno non occorre, molte volte, neppure il telefono; ogni questione è trattata, di regoltrattata, di regola a faccia a faccia.

Nelle grandi imprese invece il sistema di comunicazione è molto più complicato. Spesso, in seno all'impresa principale, sono costituite unità secondarie con gestione autonoma, lontane talora centinaia di chilometri l'una dall'altra. Vi sono migliaia di dipendenti, turni avvicendati, reparti e uffici con specializzazioni diverse. I centri di autorità sono molteplici, la ripartizione delle funzioni, la designazione degli organi sono formalizzate.

La grande impresa è fortemente burocratizzata; le comunicazioni sono razionalizzate, ma tra reparto e reparto, tra ufficio e ufficio difetta, molte volte, l'effettivo interscambio di informazioni.

Se si pensa che l'informazione efficace, come dice H. H. Marshall[®], consiste nello spiegare ai dipendenti quello che stanno facendo e perché, si capisce come tale interscambio sia alquanto complesso. Si vengono a creare così tante isole, ognuna delle quali ignora i problemi delle altre.

Per esempio, un capufficio tenderà ad avere molte persone alle sue dipendenze, ma-

gari perché reputa relevantissime le sue funzioni, ma anche perché non conosce i bisogni degli altri capufficio.

Tale segmentazione della struttura aziendale, causata da vizi di comunicazione, non giova al morale della comunità.

NOTIZIE DISTORTE

Di grande momento sono pure i ragguagli concernenti l'azienda e le notizie di carattere generale, sub C) e D). Chi lavora in un'azienda non si contenta di sapere quali sono i parametri di lavorazione e le segnalazioni delle anomalie riscontrate. Un orizzonte così chiuso sarebbe innaturale e preoccupante. Operai e impiegati desiderano aver cognizione puntuale di quel che accade nella comunità di cui fanno parte.

Là dove le informazioni sono scarse, nascono quelle che i sociologi chiamano «dicerie» o «voci che corrono», cioè notizie che passano di bocca in bocca, via via trasformandosi e provocando talvolta reazioni incontrollabili. La diffusione delle dicerie è in rapporto con l'importanza dell'avvenimento che ne è argomento e con l'incertezza riguardo al suo avverarsi[®].

Per esempio, la temuta ma non sicura soppressione di posti di lavoro — avvenimento importante — fa aumentare la quantità delle dicerie nell'azienda. Se tale soppressione fosse confermata o smentita dalla direzione, venendo così ad essere rimossa ogni incertezza, le voci cesserebbero.

Se poi l'avvenimento fosse poco importante, come per esempio, l'imbiancatura d'una parete, le dicerie non avrebbero corso. Poiché queste si impernano sulla mancanza o insufficienza delle informazioni, si può ovviare a ciò attivando il flusso delle notizie ufficiali.

OBBLIGO E FACOLTÀ DI INFORMAZIONE

Le informazioni possono essere:

— obbligatorie

— facoltative.

L'obbligo di informare può derivare da disposizioni legali o contrattuali. I diretti destinatari sono talvolta i dipendenti, talvol-

ta i loro rappresentanti sindacali.

Per esempio, lo Statuto dei lavoratori (legge 20 maggio 1970 n. 300) impone ai datori di lavoro di comunicare ai lavoratori interessati i nominativi del personale preposto alla vigilanza dell'attività lavorativa; di portare a conoscenza dei lavoratori le norme disciplinari mediante affissione in luogo accessibile a tutti.

In molti settori, invece, un sistema di informazioni è stato concordato con regolamentazione collettiva. Nel settore dell'industria metalmeccanica, a parte gli impegni in materia presi dalle Associazioni territoriali degli imprenditori, le imprese d'una certa dimensione sono tenute contrattualmente ad informare gli esponenti sindacali (organizzazioni dei lavoratori, rappresentanze sindacali aziendali) intorno ad alcuni temi (prospettive produttive, riconversioni, ristrutturazioni, ecc.).

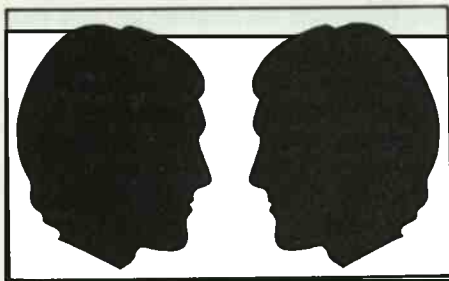
L'esperienza dimostra che l'informazione concernente scelte produttive e organizzative dà origine a comportamenti collettivi di natura diversa, a seconda che contrasti o no con gli interessi dei lavoratori.

Se tali scelte non sono sfavorevoli ad essi (investimenti, ampliamenti, assunzioni) l'informazione servirà a chiarire dubbi e a fugare inquietudini. Se invece le scelte sono contrarie agli interessi dei dipendenti (per esempio, spostamenti di personale nell'ambito dello stabilimento) non ci si può certo aspettare che il comunicargliele in anticipo metta gli animi in pace. E probabile anzi che le informazioni così ottenute siano utilizzate per prender subito adeguate contromisure. Ma, dopo tutto, il personale d'una azienda non è un esercito nemico che conviene cogliere di sorpresa, giusta l'insegnamento di Clausewitz. Tale prassi rischierebbe di peggiorare le relazioni industriali.

È indubitato, d'altro canto, che l'informazione di questo tipo offre la possibilità di esercitare un controllo sul potere direttivo e organizzativo dell'imprenditore.

È vero che la richiesta avanzata a suo tempo dalle organizzazioni dei lavoratori di negoziare le iniziative imprenditoriali non ha avuto seguito. Ma nel momento che si rendono di pubblica ragione certi aspetti della politica aziendale, si dà modo agli informati di rivedere la loro strategia.

Però, si pensa che, tutto sommato, il sacrificio di alcune prerogative imprenditoriali sia compensato dal fatto che gli elementi



di certezza acquisiti dalla controparte possono attenuare la conflittualità derivante dall'ignorare come stanno le cose.

Se ne dovrebbe argomentare che l'informazione di cui si tratta, anche se non fosse un obbligo contrattuale, andrebbe praticata spontaneamente.

L'informazione facoltativa mira infatti a creare le premesse per una convivenza non incrinata da sospetti e malintesi. Naturalmente ci sono dati riservati la cui prematura divulgazione potrebbe pregiudicare il buon successo delle iniziative prese dall'imprenditore.

Benché il segreto industriale sia tutelato penalmente, l'azienda interessata è comprensibilmente restia a renderne edotti i terzi. È ragionevole pensare che, in questo caso l'azienda non debba essere costretta ad informare gli esponenti sindacali, finché il cennato pregiudizio non venga meno.

MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vari sono i mezzi di cui si servono i vertici aziendali per informare. L'informazione può essere effettuata mediante la parola detta a voce o scritta, l'immagine fissa o in movimento, le cose allo stato naturale.

La comunicazione orale si ha, per esempio, nei notiziari telefonici o nelle riunioni informative; quella scritta attraverso pubblicazioni periodiche, opuscoli, volantini, ecc.

L'immagine fissa prende forma nella fotografia e nelle diapositive, quella in movimento nei documentari e nella televisione a circuito chiuso.

Le cose allo stato naturale sono visibili nelle esposizioni.

Generalmente, nelle esemplificazioni fatte, prevale la comunicazione di natura mista

(scritti e illustrazioni, immagini in movimento e commenti orali, ecc.).

La comunicazione orale è suscettiva di una notevole estensione, come quando è diffusa per mezzo di artoparlanti.

Il destinatario, quasi sempre, riceve l'informazione verbale senza la deliberata intenzione di tenerla a mente né di trasmetterla ad altri. Chi ascolta non ha altro proposito che quello di essere messo a conoscenza di qualcosa.

La parola detta è istantanea, perciò può rendere difficoltoso il processo di memorizzazione e dar luogo a deformazioni di notizie. Per contro, ha una forza stimolante che deriva dal calore della voce umana, atto ad arricchire il significato della parola stessa.

La parola scritta ha il vantaggio di non essere effimera. Essa rende permanente il linguaggio. Grazie a tale caratteristica, chi non ha afferrato immediatamente il senso d'una frase, può rileggersela con comodo.

L'immagine fissa è comunemente un completamento della notizia. La sua credibilità è forse maggiore di quella di uno scritto. Specie nella riproduzione fotografica rivela la realtà in maniera più immediata e suggestiva di quanto possa fare la parola.

L'immagine in movimento esplica una ineguagliabile azione penetrativa. Immediata, semplice, evidente, dà particolare efficacia all'informazione.

Secondo esperimenti fatti su individui di normale intelligenza, è risultato quanto segue: si ricorda dal 10% al 15% di quel che si ode, dal 30% al 35% di quel che si vede e più del 50% di quel che si vede e si ode nello stesso tempo.

È risultato altresì che l'attenzione di un uditorio, quando la comunicazione è soltanto orale, viene attratta nella misura del 55% e sale fino all'81%, quando si impiega un film come sussidio informativo.

SCELTA DI MEZZI INFORMATIVI

La scelta dell'uno o dell'altro mezzo di informazione è questione tecnica. Si tien conto dei seguenti elementi:

- a) efficacia del mezzo in relazione alle fasce di personale e agli argomenti da portare a conoscenza
- b) urgenza della comunicazione

c) costo che l'adozione dei vari mezzi comporta.

Certe direttive o istruzioni, per esempio, interessano solo i dirigenti o i quadri o gli specialisti. In tal caso, rispondono allo scopo colloqui o riunioni ristrette, che non escludono l'uso di particolari supporti (tavole, lavagne a calendario, diapositive, proiezioni di documentari).

Se si vuole informare la totalità del personale o parte cospicua di esso costituiscono validi tråmity di comunicazione i periodici aziendali, i giornali murali, i manifesti.

Per la descrizione minuta di macchinari o prodotti che debbono essere conosciuti da addetti a compiti specifici si può ricorrere a pieghevoli, opuscoli, ecc.

Nel caso di comunicazioni urgenti di larga diffusione sono utili gli altoparlanti o l'esposizione di avvisi in bacheca.

È chiaro che determinate scelte (pubblicazioni periodiche, documentari, ecc) dipendono anche dalla disponibilità finanziaria dell'azienda.

Tra i menzionati mezzi di comunicazione, fa spicco la stampa aziendale. Si stima che le pubblicazioni aziendali, in Italia, siano pari a sette milioni di copie all'anno. Secondo dati riguardanti il 1981, le percentuali di pubblicazioni, distinte per settori, sono:

— Settore industriale: 45%

— Servizi: 30%

— Banche e Assicurazioni: 25%

Più del 20% delle testate non ha periodicità fissa; il 28,5% ha periodicità mensile.

Prevale (66%) il periodico rivolto non solo ai dipendenti ma a tutti.

Più della metà della stampa aziendale (52%) fa capo ad aziende private. Il rimanente è ripartito tra società a partecipazione statale ed altri enti.

Nel gruppo delle aziende IRI che contano mezzo milione di dipendenti, risultano cinquantadue testate, comprese quelle destinate al grande pubblico.

Le pubblicazioni aziendali in senso stretto hanno una tiratura complessiva di quattro milioni di copie all'anno, di cui più di 400.000 per dirigenti e quadri.

asse portante, sono guardate con una certa prevenzione.

Non c'è dubbio che in questo tipo di informazione, i corifei e gli epigoni della cultura antindustriale non troverebbero lo specchio delle loro idee.

L'operare dell'azienda, in materia di informazione, riflette la coscienza dell'importanza che l'impresa ha nella nostra società. Ciò è perfettamente legittimo, sempreché l'informazione sia obiettiva e veridica.

Quanto al consenso, la sua ricerca mediante l'informazione aziendale è forse un pio desiderio. Parafrasando L. Wirt, si potrebbe dire che la comunicazione è efficace, quando il consenso c'è già.

«Una delle prime virtù di cui l'uomo moderno si vanta è di non essere ingannato da chichessia; di resistere a quelli che gli vendono fumo; di sospettare delle ragioni di chi vende beni e idee; di voler vedere l'evidenza su cui si basa l'attrazione e di rivendicare il diritto di esercitare un giudizio indipendente sulla validità di quella evidenza»³.

Ciò non toglie però che una politica di informazioni sistematica e corretta concorra a creare le condizioni favorevoli per l'inizio d'un dialogo costruttivo tra i vari interlocutori aziendali.

NOTE

¹ H. H. Marshall - Cittadinanza e classe sociale - UTET

² G. W. Allport e L. J. Postman - The Psychology of Rumor - Ed. Holt - New York.

³ L. Wirt - Consenso e comunicazione di massa - Hoepli.

INFORMAZIONE E CONSENSO

Le informazioni facoltative, specie quelle che hanno nella stampa aziendale il loro

PREZZI 'AL CONSUMO PREZZI 'AL DETTAGLIO E TARIFFE 1970-1983

Marco Camoletto

Scopo di questo lavoro è studiare i comportamenti e le interazioni delle diverse voci che costituiscono l'indice generale dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, con attenzione specifica all'andamento delle voci dipendenti, direttamente o indirettamente, dall'operatore pubblico. Sono conosciute le discussioni degli ultimi mesi circa l'effetto delle politiche tariffarie decise dal Governo. Alcuni operatori tendono ad attribuire ad esse buona parte delle responsabilità del mancato rientro, o meglio della flessione molto rallentata, della inflazione italiana.

Altri ambienti, pur non sottovalutando l'impatto di queste misure, mettono però in luce lo scarso contributo dato dal dettaglio commerciale, cosicché i tassi di crescita dei prezzi al dettaglio sono scesi in misura di molto inferiore al tasso di inflazione all'ingrosso. Per evitare equivoci, è bene precisare subito l'ambito entro cui si muove questo contributo. Si tratta di distinguere gli effetti sull'indice generale degli aumenti provenienti da comparti a prezzo libero, nei quali il ruolo del settore commerciale ed industriale è prevalente se non assoluto, che a loro volta sono stati distinti, non senza, per la verità, qualche approssimazione, in comparti dei beni di consumo non durevoli e dei beni di consumo durevoli, e da quei prezzi che sono costituiti da tariffe o prezzi in qualche modo amministrati, compresi gli affitti.

Ciò che si può trarre da questa indagine è una valutazione abbastanza chiara del comportamento di questi ultimi prezzi rispetto alla inflazione al consumo nel corso di più di un decennio. È invece arbitrario trarre da questo lavoro un preciso giudizio, di qualunque genere, riguardo l'operato del comparto commerciale. Per fare questo, occorre infatti una comparazione attenta tra prezzi al consumo e prezzi all'ingrosso e/o industriali, che non compare in questa sede.

In altre parole, anticipando un poco le conclusioni, notare come gli indici dei prezzi dei prodotti commercializzati a prezzo libero (e in particolare gli alimentari) si muovano da qualche tempo al di sotto dell'inflazione corrente, non può comportare una «assoluzione» del settore commerciale, che si potrà avere solo qualora il comportamento di tali prezzi rispecchi fedelmente il comportamento dei prezzi a monte (agricoltura, industria, importa-

zioni). In termini generali, la discussione attorno a questo punto fa parte del più ampio dibattito circa le misure di politica economica atte a ridurre l'inflazione e il disavanzo del settore pubblico (inteso in senso allargato).

Consentire un migliore autofinanziamento degli enti pubblici erogatori di servizi, o delle aziende collegate agli Enti Locali (è il caso delle Tramvie), diminuisce il ricorso al finanziamento da parte dello Stato, e per questa via contribuisce a ridurre il deficit pubblico.

Contemporaneamente il migliore autofinanziamento consente di ricorrere al prestito bancario internazionale per avviare impegnativi programmi di investimento. Senza volere allargare troppo il discorso, va ricordata inoltre la posizione per molti aspetti difficile in cui si vengono a trovare molti dei comparti soggetti a tariffa, in ragione tanto del passato (esplodere dei costi energetici recuperati con ritardo, e conseguenti pesanti oneri finanziari), quanto del futuro (necessità di investimento in alta tecnologia: si pensi all'energia nucleare e alle comunicazioni).

Le voci dei prezzi al dettaglio sono state suddivise, a titolo indicativo, in beni non durevoli e beni durevoli. I primi comprendono il comparto alimentare e il vestiario. I secondi i mobili, gli elettrodomestici, i mezzi di trasporto. Come si vede, queste voci non comprendono tutto l'insieme delle voci a prezzo libero che compaiono nell'indice dei prezzi: in particolare non sono considerate quelle relative a prestazioni di servizi a prezzo libero.

Le voci soggette a regime tariffario comprendono elettricità, gas domestico, acquisto servizi trasporto, comunicazioni. Gli affitti delle abitazioni sono solo parzialmente liberi, e per gran parte regolati amministrativamente dalla legge dell'equo canone.

I medicinali hanno prezzi fissati in via amministrativa così come i combustibili per riscaldamento. Le voci a prezzo libero qui esaminate coprono il 51,17 per cento del totale, sulla base dei pesi 1980, tariffe e prezzi amministrati pesano invece per il 14,33 per cento.

Il comportamento dell'indice generale

Nel periodo considerato, l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale mostra una precisa tendenza alla cre-

scita già prima della crisi petrolifera del 1973.

Dopo aver raggiunto il punto di minimo nel primo trimestre del 1971 (+2,9% rispetto al primo trimestre 1970) esso era già giunto all'11,7% nell'ultimo trimestre del 1973.

Il violento aumento dei costi energetici spinge verso l'alto l'inflazione in tutti i Paesi industrializzati. Per l'Italia, questa ondata inflazionistica tocca il suo punto massimo negli ultimi tre mesi del 1974, che in media segna una crescita dei prezzi del 24,7% rispetto agli ultimi tre mesi del 1973.

A cavallo tra il 1973 e il 1974, il Governo promuove un regime di blocco articolato dei prezzi attraverso i D.L. n. 425 e 427, che riguardano rispettivamente i prezzi delle grandi imprese e 21 prodotti di largo consumo. Certamente il regime di blocco non ha interrotto la crescita dei prezzi, il che si realizzerà solo nel periodo successivo, grazie ad una più complessiva manovra restrittiva.

E invece possibile che il blocco abbia rallentato la crescita dei prezzi, con effetti consistenti in taluni comparti: le opinioni in proposito sono, comunque, piuttosto controverse.

La manovra restrittiva avviata dal Governo è rafforzata dalla recessione che investe tutte le economie occidentali e porta ad

una drastica caduta del tasso di inflazione nel corso dell'intero 1975.

Il punto più basso è raggiunto appunto a fine 1975, con l'inflazione al consumo ridotta all'11,5%, rispetto ad un anno prima, (nel primo trimestre dello stesso anno era ancora al 22,5%). L'anno successivo, 1976, è caratterizzato da un ritorno troppo rapido su un sentiero di espansione, dal ripetersi di forti squilibri nei conti con l'estero (determinati dalla ripresa dei consumi e dalla ricostruzione accelerata di scorte nel primo trimestre) e da conseguenti gravi crisi valutarie.

La connessione di questi fattori, e in particolare la forte svalutazione della Lira, provoca una nuova esplosione inflazionistica: i prezzi al consumo tornano a crescere oltre il 21% a fine anno. Nei due anni seguenti fattori esterni, quali l'andamento più normale dei prezzi internazionali, la debolezza del Dollaro e fattori interni, quali la maggior cautela della politica economica e minori tensioni dal lato del costo del lavoro inducono una progressiva caduta del tasso di inflazione, che ritorna, a fine 1978, all'11,5% rispetto alla fine del 1977. Rispetto al precedente «ciclo» dell'inflazione l'intervallo tra il punto di massima e il punto di minima risulta salito da un

anno a due anni, pur essendo il tasso di crescita dei prezzi di fine 1976 inferiore a quello di fine 1974. A fine 1978, il ripresentarsi di tensioni sul mercato delle materie prime e il sopraggiungere della seconda crisi del petrolio rilanciano nuovamente l'inflazione.

Nella seconda metà del 1980, l'inflazione al consumo si stabilizza attorno al 21,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Da allora inizia un faticoso tentativo di rientro, non privo di pause ed inversioni di tendenza, che a tutt'oggi è riuscito a far scender l'inflazione al consumo di circa 8 punti (a fine gennaio '84 il tasso tendenziale di crescita dell'indice del costo della vita è del 12,5%).

Sembra indubbio argomentare, da questa esposizione, che le difficoltà nell'abbattere il tasso di inflazione dell'economia italiana sono aumentate con il trascorrere del tempo. Non è certo possibile, in questa sede, individuare le ragioni della incomprimibilità della inflazione italiana, che sono comunque ragioni complesse, legate al consolidarsi progressivo delle aspettative inflazionistiche, e al conseguente comportamento degli operatori, alla progressiva perdita di controllo di variabili cruciali quale la spesa pubblica, alle distorsioni dei meccanismi di indicizzazione. Nel periodo recente, l'andamento del mercato dei cambi, e in particolare il rafforzamento del Dollaro, ha in pratica annullato il contributo positivo alla riduzione delle inflazioni provenienti dalle quotazioni internazionali delle materie prime. Un qualche effetto nell'appiattire ulteriormente il trend decrescente dei prezzi è venuto anche dalle variazioni nelle aliquote IVA decise dal Governo alla metà del 1982.

Il comparto dei beni non durevoli

Dopo aver descritto l'andamento dell'indice generale, si può ora tentare di individuare il contributo specifico dei singoli comparti e di tariffe/prezzi amministrati. Il primo comparto considerato, quello dei beni non durevoli, comprende il settore alimentare ed il vestiario.

Tra le voci del comparto alimentare, si è isolata la carne. Il settore alimentare ha svolto un ruolo positivo nell'attivare l'inflazione tra inizio 1972 e fine 1973; successivamente i prezzi dei prodotti alimentari sono saliti, ma meno del complesso dei beni e servizi fino all'inizio del 1975.



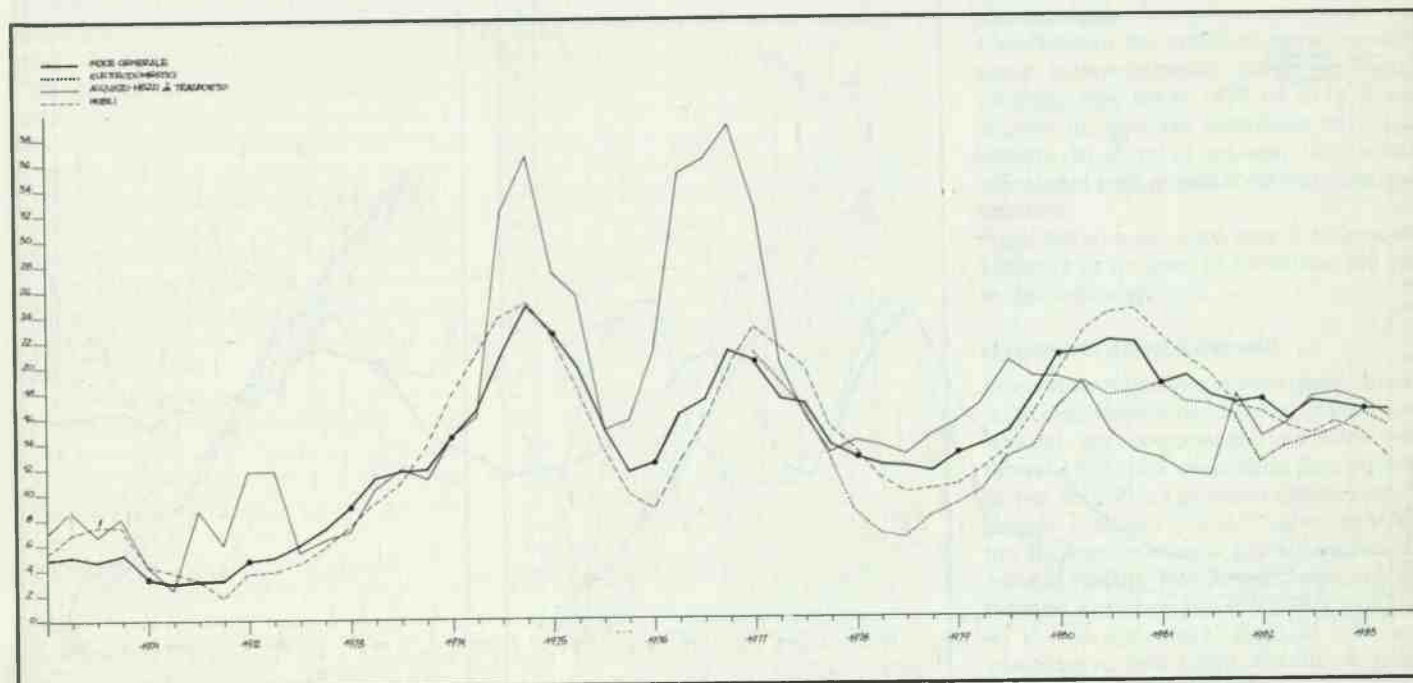
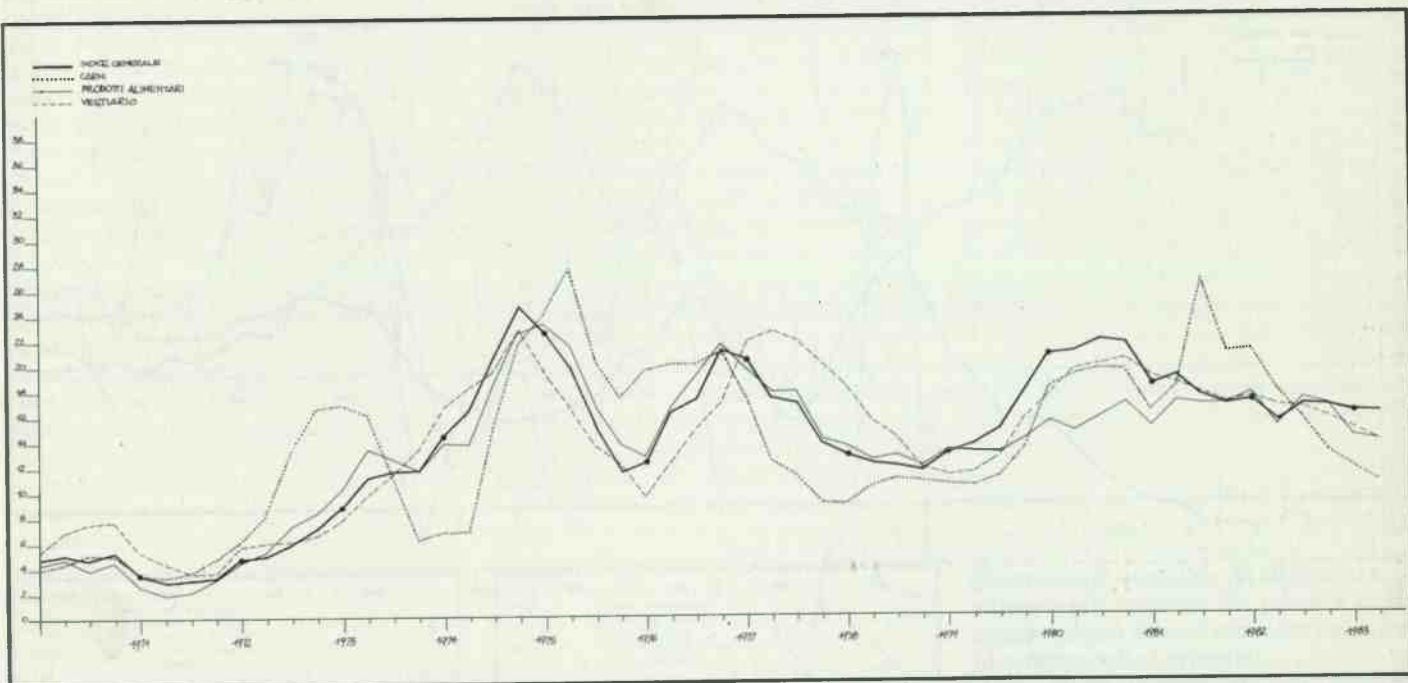
A partire da questa data, essi sono rimasti sistematicamente al di sopra del tasso di crescita dell'indice generale per quattro anni. Anche nel corso della fase di rientro dell'inflazione culminata a fine 1978, i prezzi dei prodotti alimentari sono cresciuti più della media, seppure moderatamen-

te. Al contrario dal 1979 in poi, i prezzi alimentari svolgono un'azione di contenimento del tasso di inflazione.

Il divario tra crescita su base annua dell'indice generale e dell'indice dei prodotti alimentari supera i 6 punti percentuali nella seconda metà del 1980, per poi flettere

fino a riproporre, all'inizio dello scorso anno, una crescita più accentuata dei prezzi alimentari. Nei primi 6 mesi dell'anno in corso, l'aumento dei prezzi dei prodotti alimentari è tornato di circa 2 punti inferiori a quello dell'indice generale.

All'interno del comparto alimentare, la

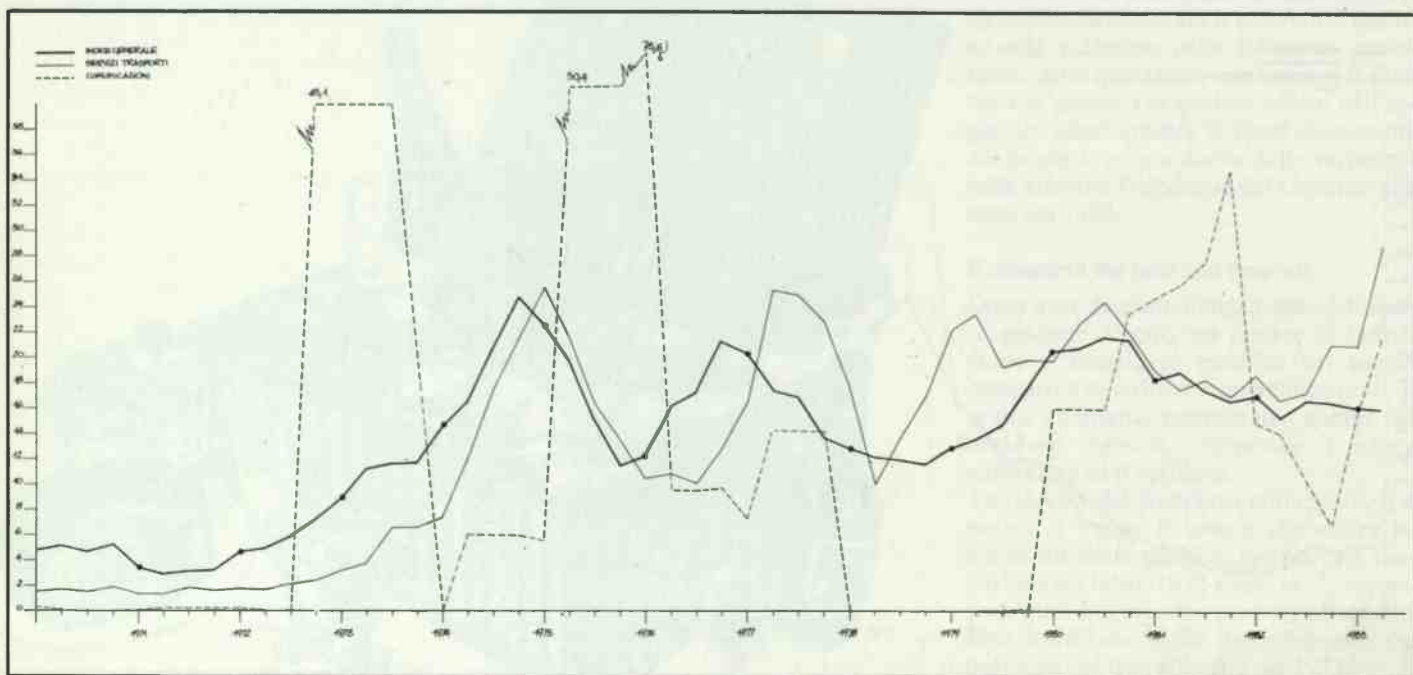
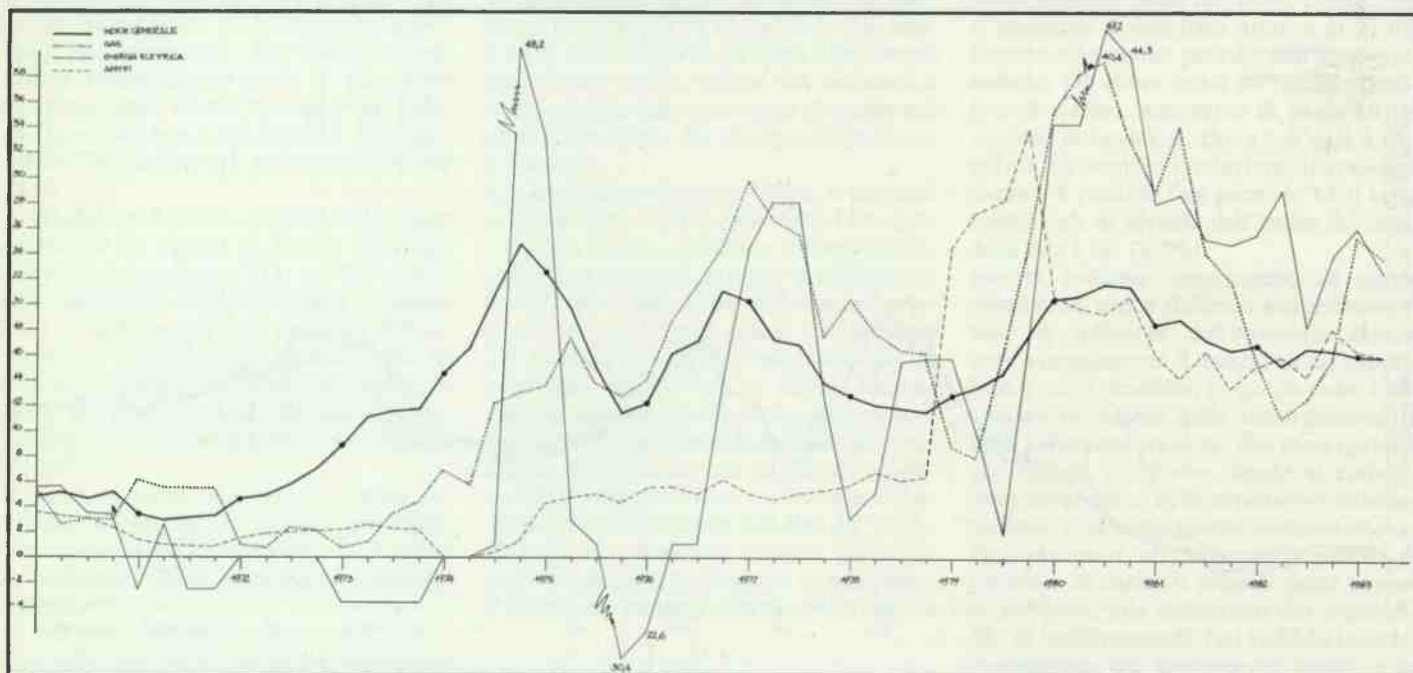


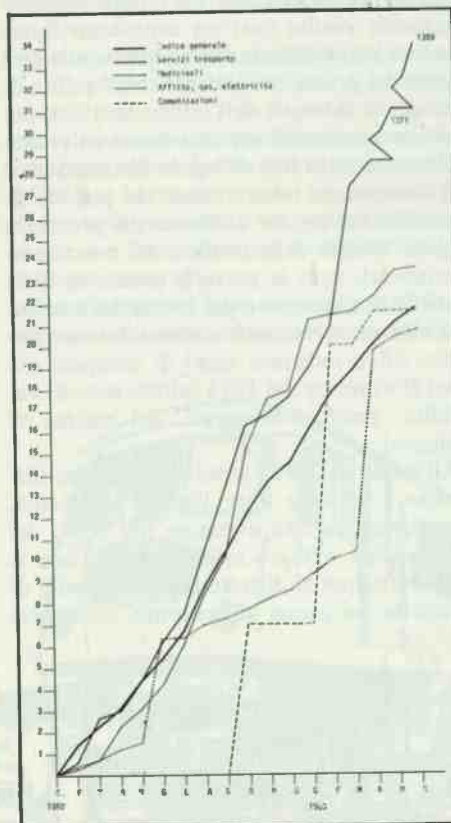
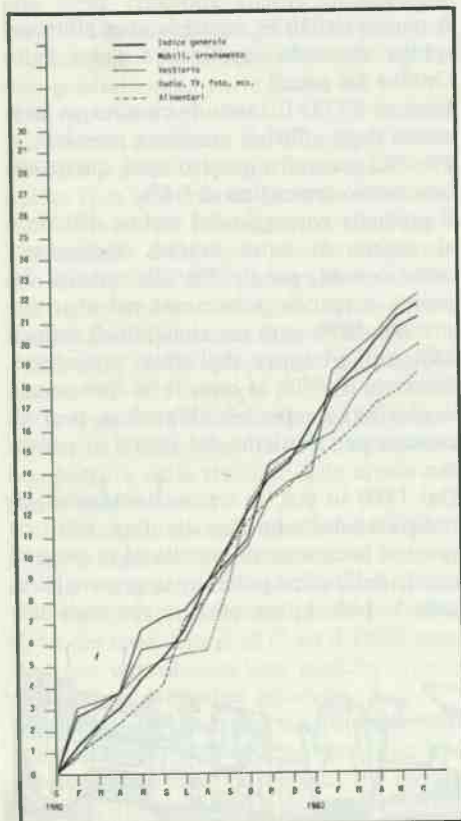
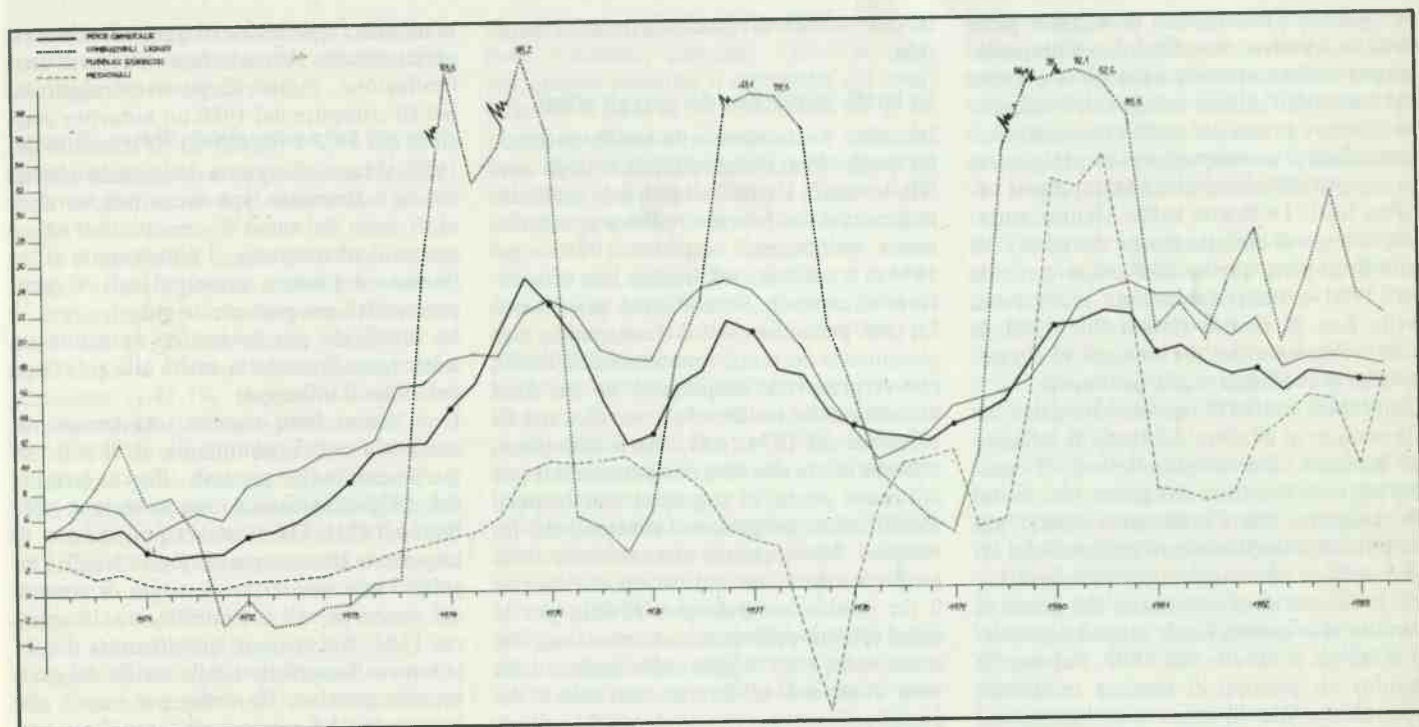
carne è stata oggetto di indagine più dettagliata. Essa mostra un andamento in certe misure dissimile rispetto all'intero comparto: una breve accelerazione della crescita dei prezzi attorno al 1973, seguita da un rallentamento; tassi di crescita molto più elevati della media del comparto (nonché

dell'indice generale) durante il biennio 1975-1976; una caduta più forte del ritmo di crescita dei prezzi in quasi tutto il periodo successivo, tranne che nel 1981 e prima parte del 1982, quando si verifica una brusca ripresa.

A giugno-luglio di quest'anno, il tasso di

crescita del prezzo della carne era di oltre quattro punti inferiore a quello dell'indice generale. Sembra lecito dire che negli ultimi quattro anni, si è attenuato il ruolo inflazionistico del comparto rispetto al periodo precedente, anche se dai dati qui esaminati non è possibile trarre ulteriori im-





plicazioni (se questo sia da attribuirsi a andamenti più moderati dei prezzi a monte oppure ad una minore pressione dei margini commerciali al dettaglio).

Resta infine il comparto del vestiario-abbigliamento.

L'andamento dei prezzi di questi prodotti segue sostanzialmente quello dell'indice generale, solo tra il 1977 ed il 1978 esso apporta un notevole contributo attivo alla crescita dei prezzi al consumo (nel biennio precedente però questo contributo era stato negativo).

Negli ultimi mesi, anch'esso si colloca stabilmente su un tasso di inflazione più basso dell'indice generale.

Il comparto dei beni durevoli

In questo comparto sono compresi i mobili, gli elettrodomestici, i mezzi di trasporto. I primi due compongono un'unica voce fino al 1975. Nel corso della fase inflazionistica del 1974, i prezzi di questa voce aggregata crescono più dell'indice generale, ma flettono in misura più accentuata durante il rientro. Nel periodo seguente, essi tornano a crescere più dell'indice generale, ed il loro apporto al tasso di inflazione complessivo resta attivo, almeno per quan-

to riguarda i mobili, per la maggior parte della successiva decelerazione. Comportamento sostanzialmente analogo si è avuto nel corso dell'ultimo «ciclo» dell'inflazione. Tanto i prezzi dei mobili che degli elettrodomestici accompagnano la più generale crescita dei prezzi al consumo che si verifica tra il 1979 e il 1980. Mentre, tuttavia, il tasso di crescita annua dei prezzi dei mobili supera quello dell'indice generale nel 1980 e resta stabilmente più elevato nella fase di rientro fino a fine 1982, il comportamento dei prezzi degli elettrodomestici si conferma molto più cauto.

Dalla metà del 1977, questo comparto resta sempre al di sotto del tasso di inflazione generale. Ben diverso, invece, il comportamento mostrato dal settore dei mezzi di trasporto, che è stato tra i settori più colpiti tanto dagli aumenti del costo del lavoro quanto dai maggiori costi energetici. Un momento di accelerazione dei prezzi di vendita al consumo finale di questi prodotti si ha già a cavallo del 1972. Ad esso fa seguito un periodo di crescita moderata, sostanzialmente in linea con l'inflazione generale. Quanto però le tensioni inflazionistiche si fanno esplosive, l'intensità degli aumenti dei prezzi del settore diviene quasi doppia rispetto agli aumenti dell'indice generale, e il rallentamento seguente non porta tali aumenti al di sotto dell'inflazione media.

La crisi del 1976 riporta l'inflazione, su base annua, per questo comparto in prossimità del 40%. Non c'è dubbio che i mezzi di trasporto siano stati tra i principali responsabili dei «boom» inflazionistici di quegli anni, in connessione con i maggiori costi di lavoro ed energia e degli andamenti del tasso di cambio, che hanno allentato i vincoli della concorrenza estera.

Il periodo nel quale i prezzi del settore sono cresciuti oltre l'inflazione corrente si estende fino a fine 1979. Una situazione analoga si è creata nuovamente nel corso del 1982, seppure con scostamenti limitati. Negli ultimi mesi, comunque, tutti i comparti compresi tra i «beni durevoli» hanno presentato accelerazioni dei tassi di cresci-

ta più intense di quelle dell'indice generale.

Le tariffe elettriche e del gas; gli affitti

Iniziamo a considerare le tariffe partendo da quelle domestiche. All'inizio degli anni '70, le tariffe elettriche comprese nell'indice generale dei prezzi al consumo sono rimaste stazionarie, anzi, nel 1971 e nel 1973 si è verificata addirittura una diminuzione di circa il 3% sull'anno precedente. La crisi petrolifera, ed il drammatico peggioramento dei conti economici dell'ENEL che si prospetta, sospingono ad un forte aumento delle tariffe, che si verifica nel III trimestre del 1974 (+48,7%); subito dopo, tuttavia inizia una fase di ripensamento, da collegarsi anche ai negoziati con le parti sociali, ed in particolare i sindacati dei lavoratori. Ne consegue una revisione delle tariffe per tutta una serie di «fascie» sociali (in pratica, secondo dati ENEL, per la quasi totalità delle utenze domestiche), che a sua volta è all'origine della caduta della voce elettricità all'interno dell'indice dei prezzi al consumo per oltre il 30% nell'ultima parte del 1975 e per il 22,6% all'inizio dell'anno seguente. Da questo comportamento risulta così un contributo fortemente attivo delle tariffe elettriche alla crescita dei prezzi, coincidente con il punto di maggiore intensità dell'inflazione 1974, ma anche un contributo altrettanto rilevante alla successiva fase di rapida diminuzione. È interessante notare come, nel periodo di validità del regime di blocco dei prezzi, la quasi totalità delle tariffe e dei prezzi amministrati (con la parziale eccezione delle tariffe di trasporto e dei prezzi dei combustibili) siano rimaste sostanzialmente ferme, salvo mostrare segni di recupero già nel II trimestre del 1974 (ultimi mesi di validità, peraltro attenuata, del regime di blocco).

All'inizio del 1977 le tariffe elettriche tornano a crescere oltre l'inflazione media, ma come già era avvenuto nel corso del precedente «ciclo» inflazionistico, esse si riportano poi al di sotto del tasso medio di crescita dei prezzi al consumo. È proprio

la mancata ripetizione di questa tendenza a caratterizzare l'attuale fase di rientro nell'inflazione. Infatti, dopo aver raggiunto, nel III trimestre del 1980 un aumento massimo del 67,2% rispetto al III trimestre del 1979, il tasso di crescita delle tariffe elettriche si è attenuato, ma senza più scendere al di sotto del tasso di crescita dell'indice generale, al contrario, il differenziale di inflazione è rimasto prossimo agli 8 punti percentuali per parecchi trimestri.

Le tariffe del gas domestico mostrano un contributo di modesta entità alla riduzione del tasso di inflazione.

Esse hanno fatto segnare una crescita di moderata entità, comunque al di sotto di quella dell'indice generale, fino al termine del 1975 (costituisce una eccezione solo l'anno 1971). Da allora in poi, il tasso di crescita su base annua di queste tariffe è risultato inferiore al tasso medio di crescita dei prezzi in soli 6 trimestri, tre dei quali nel 1982. Nel corso di questo anno, il contributo inflazionistico delle tariffe del gas è tornato positivo. Va detto, per inciso, che la voce ISTAT comprende tanto il gas erogato tramite rete, quanto quello venduto in bombole.

A partire dal 1979, anche la voce affitti spinge in modo significativo verso l'alto l'indice dei prezzi.

Fino al 1975, il tasso di crescita su base annua degli affitti si mantiene prossimo al 2%. Nei successivi quattro anni, questo valore medio cresce fino al 5-6%.

Il graduale passaggio dal regime di blocco al regime di equo canone, indicizzato, come è noto, per il 75% alla crescita dei prezzi, si scarica pienamente nel I° trimestre del 1979, con un aumento di oltre il 24% sul trimestre dell'anno precedente. Per tutto il 1979, la crescita su base annua degli affitti è superiore all'analogo tasso di crescita per l'insieme dei prezzi al consumo.

Dal 1980 in poi, lo stesso meccanismo di indicizzazione solo parziale degli affitti riporta il loro tasso di crescita al di sotto di quello dell'indice generale, in prossimità di esso. Si può certamente dire che negli ulti-



mi anni, il nuovo regime degli affitti ha contribuito ad accrescere lo zoccolo inflazionistico del nostro Paese.

Le tariffe postali, telefoniche e dei trasporti

Le voci comprese sotto questi titoli riguardano le tariffe postali, il canone del telefono, le tariffe di viaggi ferroviari, aerei, navali e le tariffe del trasporto urbano (tram, taxi). Il servizio postale e telefonico non è, in pratica, aumentato di prezzo fino alla metà del 1972; nel quarto trimestre di quell'anno, si è avuto un consistente adeguamento (+45,1% rispetto al trimestre corrispondente dell'anno precedente).

Nel 1974 la crescita delle tariffe è stata moderata (+6%). Dal secondo trimestre del 1975 prende avvio un nuovo adeguamento, con tassi di crescita delle tariffe del 50% sul trimestre dell'anno prima: la punta più elevata è registrata all'inizio del 1976, quando le tariffe risultano superiori del 75,6% al livello dell'anno precedente. Negli anni successivi, la crescita su base annua di queste tariffe resta costantemente al di sotto della inflazione complessiva. Nel biennio '78-'79, i servizi postali e telefonici non fanno registrare alcuna modifica dei prezzi. L'indice di prezzo della voce «comunicazioni» torna a crescere più dell'indice generale nella parte finale del 1980, e resta superiore per tutto il 1981. Il periodo più recente è segnato da un adeguamento tariffario, cosicché il contributo positivo di questa voce alla crescita generale dei prezzi è di rilievo. Nel complesso, confrontando l'andamento della voce «comunicazioni» con quello dell'indice generale, ne risulta una certa tendenza ad agire in senso contrastante con l'andamento generale.

Tanto nel '75-'76 quanto nel periodo più recente '81-'82, i ritocchi tariffari avvengono in fase di inflazione calante. La fase di rientro dell'inflazione '78-'79 è invece accompagnata dalla stabilità delle tariffe postali e telefoniche.

Il comportamento delle tariffe dei trasporti è molto regolare. In pratica essi si adeguano alle variazioni dell'indice generale, con un ritardo valutabile, nei punti di svolta, di tre-sei mesi. Tra il 1977 ed il 1980, questa voce contribuisce con qualche rilievo alla crescita dell'indice generale.

Nella tavola 5 sono riportati gli andamenti dei prezzi dei combustibili per riscaldamento e dei medicinali (soggetti a regime di prezzi amministrati) e di un comparto a

prezzo libero, quello dei pubblici esercizi (bar, ristoranti, alberghi). Come si vede, per quanto riguarda il comparto dei combustibili il tasso di crescita annuo dei prezzi al consumo non è sceso al di sotto del tasso di crescita annuo dell'indice generale nel corso dell'attuale fase di rientro della inflazione, a differenza di quanto avvenuto negli anni precedenti. Non sembra, tuttavia, che ciò debba farsi risalire a precise decisioni in questo senso, quanto piuttosto agli effetti del cambio Lira/Dollaro sui prezzi di importazione.

I prodotti medicinali hanno visto crescere i loro prezzi non in linea, ma costantemente al di sotto, tranne che nel 1980, dell'inflazione corrente. Si tratta di un comportamento mantenuto per oltre 13 anni, che produce scostamenti piuttosto sensibili tra il movimento generale dei prezzi, e il movimento dei prezzi dei medicinali, l'origine e la dinamica del quale non è chiara.

Infine, il settore dei pubblici esercizi fornisce un contributo quasi in ogni periodo positivo alla crescita della inflazione al consumo: il tasso di crescita di questi prezzi è infatti superiore al tasso di crescita dell'indice generale lungo tutto l'arco di tempo considerato.

Gli ultimi due grafici riportano nel dettaglio l'andamento degli ultimi due anni. Come si può notare solo da pochi mesi si è aperta una pur limitata divaricazione tra indice generale e indice settoriale in particolare per i beni alimentari. Al contrario, tra le tariffe si è avuto un certo avvicinamento con l'unica vistosa eccezione per le tariffe dei trasporti.

Ma quale sarebbe stati nei mesi scorsi l'evoluzione dei prezzi al consumo qualora la

politica tariffaria avesse agito in senso anti inflazionistico? Abbiamo costruito un piccolo esercizio per valutare questo scenario alternativo. Esso consiste nel determinare il tasso di crescita, in base annuale, dei prezzi del paniere formato solo dalle voci che hanno prezzo libero sul mercato.

In pratica, all'indice generale ISTAT sono state sottratte le voci «abitazione, combustibili, energia elettrica» «servizi sanitari e spese per la salute» «acquisto servizi trasporto» e «comunicazioni».

Per gli ultimi due trimestri del 1982 ed i primi due del 1983, i saggi di variazione annuali così calcolati risultano i seguenti: +16,5; +16,3; +15,3; +15,9.

Escludendo l'ipotesi di blocco totale delle tariffe, che porrebbe comunque in futuro problemi di recupero di relazioni più eque tra costi e prezzi, l'ipotesi considerata è quella di aumenti delle tariffe in linea con la media degli aumenti dei prezzi liberi. In tal modo i saggi di variazioni calcolati in precedenza sarebbero gli stessi dell'indice generale.

Confrontiamo ora l'andamento reale dell'indice generale ISTAT: +16,7; +16,5; +16,1; 16.

Come si vede, anche con un diverso comportamento delle tariffe, il recupero sarebbe stato molto ridotto, con la parziale eccezione dell'inizio 1983. La spiegazione risiede nel peso piuttosto modesto che le tariffe esercitano sul totale dei consumi: esse pesano infatti per il 14,33% del totale dell'indice a base 1980=100, contro il 20,23% di quattro anni prima. Analoga diminuzione (dal 12,09% al 10,87%) si è avuto con riferimento al paniere del costo della vita per le famiglie di operai-impiegati.

Le conclusioni di questa breve indagine possono essere sintetizzate così: a) sembra fondato ritenere che la politica tariffaria è, in questa occasione, meno pronta che in



passato ad assecondare il rientro dell'inflazione a causa della preoccupazione per il livello del deficit pubblico e la difficile situazione finanziaria che gli enti erogatori di servizi hanno ereditato (e in taluni casi affrontano); b) d'altra parte, una politica delle tariffe più incline a questo obiettivo modificherebbe solo marginalmente la situazione, per il rilievo contenuto che le tariffe esercitano nel determinare il tasso di inflazione generale. Ciò vale qualunque sia l'indice dei prezzi sul quale è misurata l'inflazione: certamente notevoli sarebbero, per contro, gli effetti sulla situazione finanziaria e, in prospettiva non lontana, sulle capacità di investimento, degli Enti o imprese interessate.

Occorre tuttavia considerare che se l'effetto diretto sul tasso di inflazione di variazioni delle tariffe è modesto, probabilmente maggiore è quello indiretto, legato al meccanismo delle aspettative.

Aumenti di tariffe contribuiscono a creare attese di nuova inflazione, o perlomeno di mantenimento dei livelli correnti di crescita dei prezzi. Il problema in tal modo diventa più generale, e investe i meccanismi di indicizzazione i movimenti relativi di prezzi e salari, in definitiva la fisionomia stessa della relazione prezzi-salari-tasso di cambio nell'attuale quadro istituzionale.

La politica delle tariffe, in un'ottica di medio e lungo periodo, non può essere considerata isolatamente, ma deve essere vista in relazione con l'insieme delle politiche economiche e sociali. In particolare, la politica delle tariffe deve essere coordinata con la politica del bilancio pubblico, con la politica monetaria e finanziaria, con la politica del lavoro e del reddito, con la politica della spesa sociale e con la politica della ricerca e sviluppo. La politica delle tariffe deve essere anche vista in relazione con la politica della concorrenza e con la politica della tutela dei consumatori. La politica delle tariffe deve essere infine vista in relazione con la politica della trasparenza e con la politica della partecipazione.

La politica delle tariffe, in un'ottica di medio e lungo periodo, non può essere considerata isolatamente, ma deve essere vista in relazione con l'insieme delle politiche economiche e sociali. In particolare, la politica delle tariffe deve essere coordinata con la politica del bilancio pubblico, con la politica monetaria e finanziaria, con la politica del lavoro e del reddito, con la politica della spesa sociale e con la politica della ricerca e sviluppo. La politica delle tariffe deve essere anche vista in relazione con la politica della concorrenza e con la politica della tutela dei consumatori. La politica delle tariffe deve essere infine vista in relazione con la politica della trasparenza e con la politica della partecipazione.



A PROPOSITO DELLE NUOVE AZIENDE DI PROMOZIONE TURISTICA

Mario Girard

LA NUOVA LEGISLAZIONE TURISTICA

Il testo della legge 17.5.1983 n. 217 «Legge quadro per il turismo e interventi per il potenziamento e la qualificazione dell'offerta turistica» è un prodotto parlamentare confezionato in almeno sei anni di approfonditi studi e fitti confronti di opinioni che avevano preso l'avvio con la «Conferenza nazionale del Turismo» svoltasi a Roma nel mese di aprile del 1977.

Non che prima (e cioè fin dall'avvento delle Regioni) l'argomento non fosse stato trattato, ma fu quella l'occasione in cui il Governo centrale da una parte e le Regioni dall'altra posero ufficialmente sul tappeto, per la prima volta in modo netto, il problema del rapporto organico tra la legislazione centrale e la legislazione periferica dello Stato, sia pure limitatamente al settore turistico.

Evidentemente la notevole mole di lavoro svolto non ha sortito risultati concilianti e nemmeno accordi compromissori se, immediatamente dopo, due Regioni hanno presentato ricorso contro la neonata legge per presunta illegittimità costituzionale.

Eppure l'iter programmatico era stato impostato in modo impeccabile e il suo procedimento era avviato a soluzione, dal punto di vista istituzionale ed organico, nel modo migliore: dopo la formazione delle Amministrazioni regionali era entrato in vigore il D.P.R. n. 6 del 14.1.1972 sul «Trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di turismo ed industria alberghiera e del relativo personale».

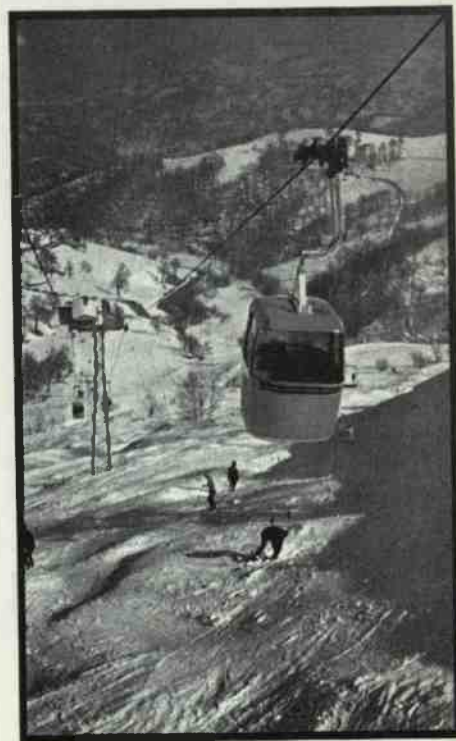
Successivamente era stata varata la legge n. 382 del 22.7.1975 recante «Norme sull'ordinamento regionale e sull'organizzazione della pubblica amministrazione»; e, infine, il D.P.R. d'attuazione n. 616 del 24.7.1977 con cui si poteva considerare portato a termine il decentramento amministrativo previsto dal dettato costituzionale.

Per il comparto turistico la materia del trasferimento concerneva precise funzioni autoritative e di controllo e tracciava in tal modo la sfera entro cui le Regioni, ormai nella piena capacità del loro potere legislativo e programmatico, avrebbero potuto, in piena autonomia, esercitare l'attività di iniziativa e di stimolo senza interferire nel-

l'analoga potestà del Governo centrale o delle altre Regioni.

La puntualizzazione degli idonei contenuti spettava al Parlamento con apposita legge che, nella sua lunga gestazione, venne individuata come «legge quadro per il turismo» e fu promulgata, appunto, nel maggio del 1983.

Per i non iniziati è arduo rendersi conto di come il risultato di un così lungo ed elaborato lavoro sia diventato ora fonte di discordia insanabile.



Piemonte neve.

ESIGENZE NUOVE E VECCHI VINCOLI

Evidentemente le determinazioni della nuova legge statale sugli indirizzi e la promozione del turismo non collimano con le esigenze che premono sulle Amministrazioni delle Regioni, le quali scorgono, in certi dettami, degli elementi di incompatibilità con i loro metodi programmatici o ritengono certi principi eccessivamente riduttivi dei loro poteri di incentivazione.

Non è questa la sede per esaminare il contenzioso legale, condizionato dal rituale giudiziario.

Si tenterà piuttosto di mettere a fuoco i rapporti e i reciproci effetti della nuova normativa con la realtà economica del turismo.

Una prima lettura degli argomenti trattati nel testo di legge genera l'impressione che in essa il turismo, con le sue implicazioni, sia concepito come un mondo a sé stante, un universo immobile, privo di relazioni e nessi con i grandi e problematici fenomeni finanziari, economici, occupazionali, edificatori, ecologici, che ogni giorno toccano la società italiana.

L'impressione è confermata dalla lettura dei sedici articoli della legge che si propongono di considerare la totalità dell'offerta turistica italiana e della sua prospezione socio-economica come un sistema cristallizzato in un'irrealtà avulsa dalla vicende, dai fermenti, dalle difficoltà del mondo odierno, che pure il turismo ha contribuito a modificare, nel bene e nel male, così profondamente in questi ultimi trent'anni.

Un giudizio autorevole, che esprime altrimenti questa immagine, viene dal Ministro del Turismo in carica, On. Lelio Lagorio, che nel mese di novembre del 1983 ha dichiarato alla stampa: «Produciamo più dell'industria meccanica, eppure l'Italia ufficiale non ci ascolta. Ciò è ingiusto e, quel che è peggio, è un grosso errore politico che dobbiamo correggere».

L'opinione è da condividere perché la formulazione della legge esprime criteri di valutazione e direttive che non si staccano concettualmente dalla normativa anteriormente in vigore, giudicata, per coro unanime, inadatta ad affrontare le nuove prospettive di sviluppo del turismo.

L'impostazione delle politiche del territorio, dell'edificazione e del tempo libero

Piemonte laghi.



che, come dimostrano gli accesi dibattiti tra i più influenti gruppi di pressione, hanno con il turismo relazioni fitte e strette e che sono destinate ad esercitare un peso decisivo sull'esistenza futura della nostra società, non trovano qui né riconoscimenti, né diffidenze, né condanne, né proponimenti.

L'universo turistico italiano, fattore determinante ai fini del riequilibrio del bilancio dello Stato, non riceve da questa legge alcuna considerazione per il suo fondamentale valore ai fini dello sviluppo socio-culturale della collettività, su cui, pure, sta svolgendo un ruolo, come ognuno può constatare, di enorme portata.

È dunque agevole comprendere come le Regioni, che attendevano dalla leggequadro non certo limitazioni di poteri già legittimamente riconosciuti, ma efficaci strumenti da opporre alla dominante mercificazione dei beni culturali e ambientali, abbiano ricevuto una grossa delusione.

È vero che il rapporto tra Governo centrale e Regioni è istituzionalizzato con l'art. 2 della legge che prevede la costituzione del «Comitato di coordinamento per la programmazione turistica» quale organo decisionale per i temi di indirizzo generale della politica turistica nazionale e si deve quindi intendere luogo deputato a recepire

e a dare realizzazione alle istanze locali elaborate in una visione unitaria degli obiettivi.

Ma è anche vero, per contro, che in esso non sono individuabili collegamenti istituzionali organici e vincolanti circa i maggiori problemi sociali ed economici indotti su tutto il territorio nazionale, dal turismo e che il Legislatore ha evidentemente ritenuto non rilevanti ai fini di una regolamentazione giuridica.

Ed è in questa rinuncia a rappresentare compiutamente il reale interesse pubblico turistico che si scorgono le concezioni ispiratrici di una legge di così ristretta prospettiva: nettissima appare la sottovalutazione di un fenomeno che nella sua grandiosa evidenza, continua ad essere interpretato con moduli di valutazione tradizionali quale semplice scambio di beni e servizi.

Gli sono negati sia la sua capacità di indurre sviluppo economico consistente e duraturo (peraltro l'attività turistica è entrata nella terminologia corrente come «industria») sia il valore culturale.

La legge ha dunque mancato l'occasione di operare una radicale quanto realistica inversione di tendenza per favorire la trasformazione dell'attività turistica da semplice commercializzatrice di entità materiali, utile a limitati ceti, in essenza trainante

Piemonte storico.



ASPETTI OPERATIVI

Fatalmente una così rigida e parziale delimitazione dell'offerta turistica farà sentire i suoi effetti sull'operatività degli enti pubblici preposti alla funzione di impulso del turismo, previsti dall'art. 4 della nuova legge: le Aziende di Promozione Turistica, che devono essere istituite con leggi regionali «per l'espletamento delle attività di promozione e propaganda delle risorse turistiche locali, d'informazione e di accoglienza».

La legge conferma, a questo riguardo, la più ampia discrezionalità delle Regioni per stabilire la dislocazione e dimensione terri-

toriale delle nuove A.P.T., per i loro collegamenti funzionali con gli altri Enti locali, per le forme di rappresentanza nei loro organi decisionali e indicando altresì certe limitazioni, derivanti dalla necessità di individuare su tutto il territorio nazionale una immagine uniforme delle strutture locali di promozione turistica.

A differenza del sistema in vigore attualmente, la prossima organizzazione turistica ufficiale risulterà privata (per effetto del decentramento amministrativo) di quelle funzioni di controllo che, di fatto, costituivano elemento di conoscenza, sicura e immediatamente disponibile, dell'offerta.

Con l'attribuzione ad altri Enti locali delle operazioni di classifica degli esercizi ricettivi, delle rilevazioni del movimento, dell'attività delle agenzie di viaggio, delle guide turistiche ecc., la nozione della consistenza e validità del «prodotto» a disposizione dell'operatore della «vendita», diventa mediata e quindi più labile. Molto delicate appaiono in questa situazione le elaborazioni giuridiche in grado di assicurare effettive azioni di coordinamento con altri Enti pubblici depositari di conoscenze indispensabili per la produttività dell'Azienda di Promozione Turistica.

In caso di carenze si delinea il rischio che le varie Aziende di una stessa Regione ten-



Piemonte folcloristico.

della crescita socio-culturale di tutta la collettività.

Trasponendo l'argomento nella prospettiva economica si può prevedere che la mancata correlazione della programmazione del turismo con le politiche dei fenomeni da esso indotti, lascerà continuità di tempo e di spazio ad interventi incontrollati che, nella logica della speculazione, condurranno la parte più preziosa del patrimonio ambientale a rapida consunzione, senza garantire un reale accrescimento sociale ed economico dei residenti.

Non si trovano nella legge tracce di strumenti normativi a disposizione delle amministrazioni locali, isolate e impotenti per contrastare efficacemente i disegni delle multinazionali delle vacanze, nonostante le continue denunce di distorsioni e di guasti.

Agli enti periferici viene confermata la competenza burocratica, formale quanto inerte, sui vari settori dell'offerta turistica; gli articoli 6, 9, 10 e 11 della legge elencano, in esatto compendio, tutte le categorie di operatori privati e le funzioni esclusive di loro spettanza, già sparse nella stratificata normativa in via di abrogazione.

La ricomposizione, in un quadro d'insieme, del campionario di varia umanità affermatosi, attraverso il tempo, nella vicenda turistica italiana, mette in luce intenti protezionistici completamente inadatti ad affrontare con successo le tendenze in atto, che sembrano esigere una crescente professionalità del personale, specializzazione delle strutture, flessibilità negli interventi.

Ben più provvida si sarebbe rivelata una norma che, in previsione di un corretto sviluppo del turismo, avesse individuato una precisa delimitazione delle attività turistiche da quelle più propriamente attinenti all'assistenza. Sempre più frequentemente si devono registrare interventi ammantati di veste turistica per elargire regalie a favore di ben individuate categorie sociali e che presentano rendiconti privi di qualsiasi vero riscontro economico.

E però queste iniziative risultano dannose alla chiarezza dell'immagine dell'attività turistica intesa come produttrice di benessere.

dano a impostare l'azione programmatica di loro competenza fondandosi su unità di misura non omogenee, con spinte alla sopravvalutazione nelle aree ad economia turistica sviluppata e alla sottostima ove il turismo è fattore marginale. Il che sarebbe in aperto contrasto con il disposto dell'art. 13 che dichiara il proposito del «riequilibrio territoriale delle attività di interesse turistico».

Purtroppo non si è tenuto in sufficiente conto l'esperienza raccolta con l'abroganda organizzazione pubblica del turismo, la quale ha ampiamente dimostrato come il suo vincolo condizionante stava nell'impossibilità di intervenire operativamente sulla produzione dei servizi dell'offerta.

E questo vincolo acquista vigore nell'attuale fase congiunturale in via di rapida trasformazione qualitativa e quantitativa: mentre le strutture tradizionali giungono alla soglia della maturità, si intensificano richieste di servizi ricettivi e ristorativi e di

infrastrutture di concezione totalmente diverse in funzione delle più articolate relazioni umane.

Comunque, se la legge non si è proposta di affrontare questa mutata realtà, non è tuttavia tollerabile che, nel segno di questa rinuncia, si aprano spazi per critiche interessate o per avventurose iniziative settoriali. Dagli ambienti più seri e sensibili provengono idee e propositi per individuare nella nuova Azienda di Promozione Turistica gli elementi di forza atti alla predisposizione di uno strumento valido ed efficiente a servizio delle Regioni.

L'A.P.T., in virtù della sua prevista articolazione su tutto il territorio regionale, potrebbe diventare, con opportuni provvedimenti di delega, un punto di riferimento di tutta quella serie di servizi informativi e promozionali che le Amministrazioni regionali, in relazione alla miglior programmazione ed attuazione degli interventi sul territorio, avvertono di dover decentrare.

Al fine di evitare che nell'ambito regionale si crei, per ogni funzione, una struttura apposita con una moltiplicazione di «grate» sovrapposte e non comunicanti fra di loro, quella di creare nuclei polivalenti e razionalmente dislocati si presenta come una soluzione ragionevole.

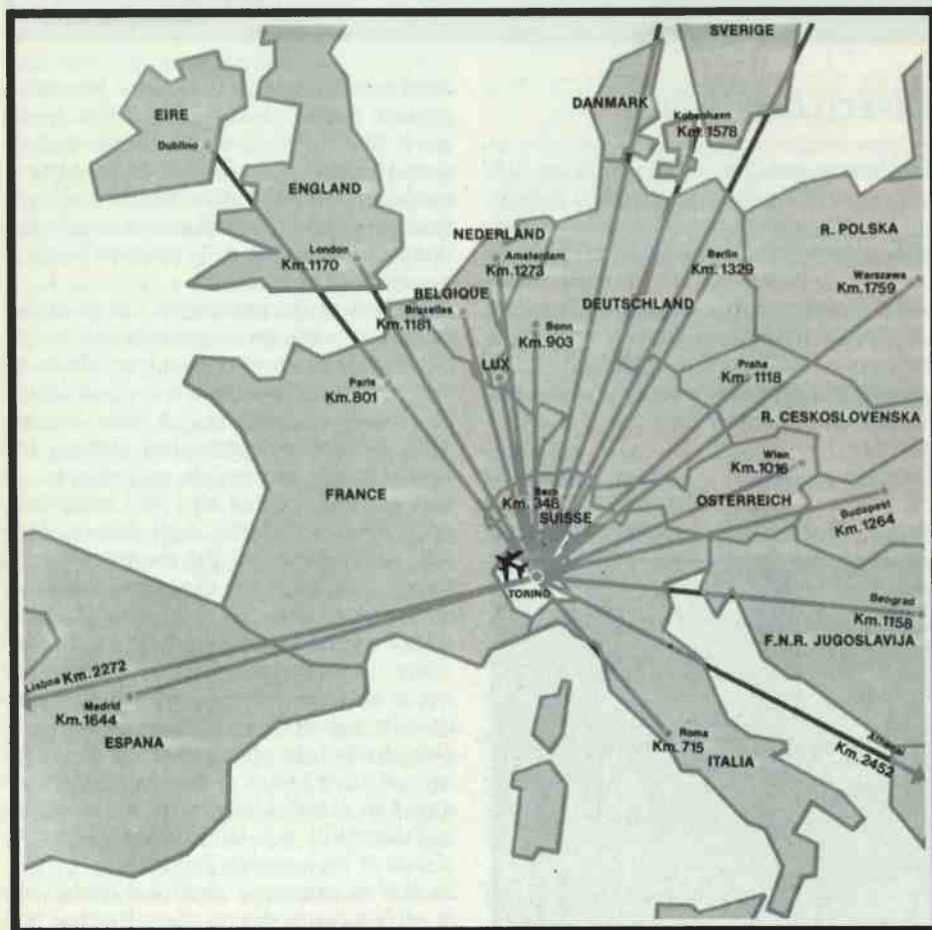
Viene in evidenza la necessità, a questo punto, di una previsione normativa di collegamento tra questo ipotizzato schema logistico e l'ordinamento del nuovo Ente intermedio — tra Stato e Regioni — depositario delle competenze strettamente amministrative locali, che è attualmente oggetto di disegni legislativi in sede nazionale.

Come in un circolo, alla fine si ripresenta il problema di partenza. Si delinea così il nodo cruciale che incontrano sia lo Stato che le Regioni ad elaborare con completezza gli orientamenti e i programmi normativi riguardanti l'attività d'impulso degli Enti locali: la non esauriente definizione dei limiti delle competenze autoritative e di controllo dei vari Enti pubblici e delle loro relazioni funzionali.

Quanto mai opportuno è dunque un ripensamento, da parte delle Regioni, circa la struttura e l'articolazione della nuova organizzazione turistica che, senza una precisa collocazione giuridica che ne determini e definisca le interrelazioni tra Stato, Regioni e altri Enti locali, incontrerà grossi ostacoli nello svolgimento del suo operare. Sulla base di questo assunto è stata costituita la Conferenza permanente tra Stato e Regioni, destinata senza dubbio a proporsi, analogamente per quanto avviene per le altre materie delegate ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, come luogo più idoneo per una definitiva disamina delle problematiche del turismo che urgentemente necessita di direttive e di programmi su ampia scala per la selezione di obiettivi e di interventi sia sulla domanda che sull'offerta.

Parallelamente all'intensificarsi della concorrenza internazionale, infatti, si colgono segni di saturazione nelle località turistiche a grande evoluzione e sorgono nuove tendenze del consumatore, sempre più propenso a diversificarsi in livelli qualitativi di elevato standard: in pratica, tutti gli operatori sono preoccupati per la difficoltà di interpretare i nuovi desideri e le salienti preferenze che si vanno delineando nell'utenza.

Piemonte al centro dell'Europa.



PROBLEMI FINANZIARI DELLE SOCIETÀ AUTOSTRADALI

Francesco G. Leone

Nell'estate del 1982 con la legge n. 351 finalmente si è posto fine al blocco delle costruzioni autostradali deciso con la legge n. 492 del 1975.

A distanza di oltre vent'anni dall'ultima legge organica del settore, nasce così il terzo piano decennale per la costruzione di nuove autostrade. La notizia del varo di questa nuova legge è stata accolta senza i clamori particolari che di solito negli anni precedenti accompagnavano le delibere del governo per nuove costruzioni autostradali.

Considerata la necessità e l'urgenza per rendere più sicure e per un utilizzo più razionale delle opere esistenti, sembra che il terzo piano decennale sia stato accolto favorevolmente anche dalle forze politiche che per anni hanno ostacolato questi progetti.

Chi però si aspettava l'inizio dei lavori nel giro di pochi mesi è stato deluso. Le norme autostradali sono molto complesse e quindi richiedono tempi non brevi.

Le difficoltà finanziarie di alcune società autostradali e la difficoltà di reperire i

mezzi finanziari necessari per le nuove costruzioni stanno alimentando ulteriormente il ritardo.

In questo articolo si cercherà di fare il punto sulla situazione attuale con particolare riferimento alla situazione finanziaria delle società piemontesi del settore.

LA SITUAZIONE ATTUALE

La rete autostradale italiana attualmente in esercizio si sviluppa su una lunghezza di circa 6000 chilometri, alla quale andranno ad aggiungersi altri 850 km in programma o in fase di completamento.

Fatta eccezione per i 500 km circa che risultavano in esercizio nel 1955 (e a due corsie) i restanti 5500 km sono stati realizzati negli ultimi vent'anni. Un confronto significativo è rappresentato dal grafico riportato a piè pagina.

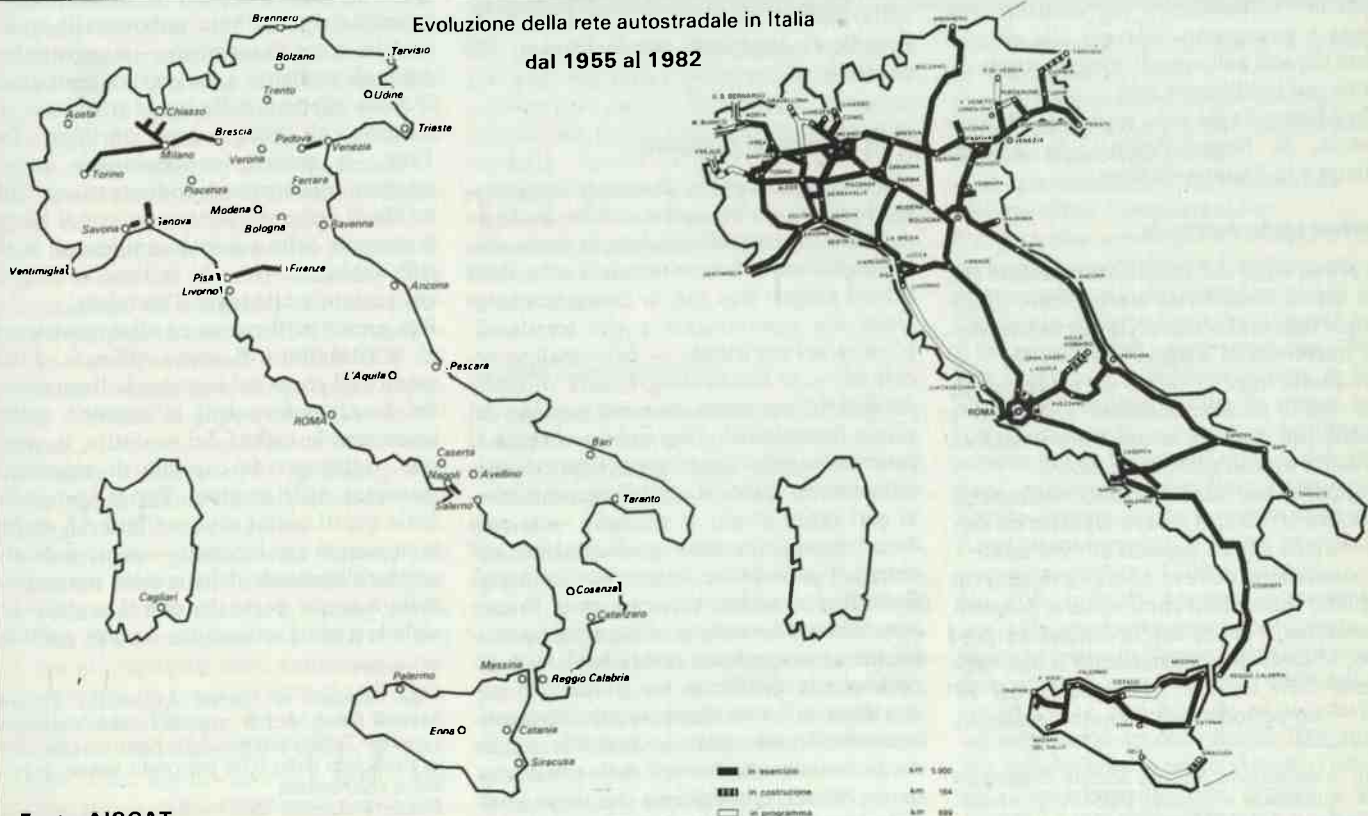
Allo stato attuale la nostra rete autostradale si colloca al secondo posto nella graduatoria europea, preceduta solo dalla Germa-

nia Federale (7000 km circa). Se si tiene conto che nella Germania Federale buona parte della rete esistente è stata realizzata negli anni trenta e che mediamente ogni chilometro di autostrada costa oltre cinque miliardi, si può avere un'idea dello sforzo finanziario che è stato fatto nel nostro paese.

Le società concessionarie sono 28, di cui una a prevalente capitale privato, sette gestite direttamente dall'ANAS e le restanti a prevalente capitale pubblico, controllate da istituti pubblici ed enti locali (comuni, province, regioni...). Fra queste la più importante è la Società Autostrade del gruppo IRI, che gestisce poco meno del 50 per cento della rete totale.

Gli introiti da pedaggi registrati dalle società concessionarie nel 1982 ammontavano complessivamente a poco più di 1200 miliardi di lire, di cui 100 miliardi sono stati versati al fondo istituito presso il ministero del tesoro e diretto a ripianare il deficit delle concessionarie in crisi. La tariffa media di pedaggio al 31/12/82 per gli utenti era di 35 lire al chilometro; con un

Evoluzione della rete autostradale in Italia
dal 1955 al 1982



massimo di 74 lire/km per l'«autostrada dei fiori» ad un minimo di 19 lire/km per la Messina-Catania. Sulle autostrade piemontesi il costo medio per l'utente era di circa 37 lire/km. Unica eccezione è rappresentata dalla Salerno-Reggio Calabria, sulla quale non si paga alcun pedaggio.

L'indebitamento globale delle società concessionarie al 31/12/82 ammontava a 6466 miliardi di cui 1100 miliardi a breve termine¹; quello delle concessionarie piemontesi è di 677 miliardi.

Per avere un'idea su come le società abbiano accumulato tanti debiti bisogna risalire agli anni cinquanta, ai tempi cioè dell'approvazione da parte del Parlamento del primo piano decennale e delle norme successive che regolano il settore.

CENNI STORICI

In Italia si iniziò a parlare di autostrade negli anni venti, quando un industriale milanese (l'ingegner Purricelli) ottenne dallo Stato la «concessione» per costruire una strada a pagamento riservata alla circolazione dei soli autoveicoli. Questa strada divenne poi la Milano-Laghi.

Alla Milano-Laghi sono seguite la Milano-Brescia, la Napoli-Pompei, la Torino-Milano e la Venezia-Padova.

Il primo piano decennale.

La prima legge del settore autostradale che può essere considerata «organica», quantunque non molto completa per alcuni versi, è quella del 21 maggio 1955, n. 463.

Con questa legge fu varato un piano decennale rivolto ad ammodernare, sviluppare e rendere più rapido e sicuro tutto il sistema stradale e autostradale nazionale.

Il rapporto tra Stato e società costruttrice (pubblica o privata) veniva regolato da una concessione per un periodo di trent'anni.

La concessione doveva essere corredata da un piano finanziario contenente il progetto di massima, l'entità dell'investimento previsto, le fonti di finanziamento e una previsione delle entrate. Allo scadere dei 30 anni — un periodo cioè ritenuto necessario

per l'ammortamento dei capitali investiti — le società concessionarie erano tenute a restituire gratuitamente le autostrade allo Stato.

I contributi statali venivano erogati in contanti ed in base al piano finanziario. Poiché l'entità del contributo statale ammontava mediamente intorno al 30 per cento del costo di costruzione, le società concessionarie dovevano provvedere al reperimento dei mezzi finanziari per il restante 70 per cento.

Per contro lo Stato chiedeva il versamento della parte eccedente il 10 per cento dei pedaggi previsti dal piano finanziario.

Una previsione del tutto ottimista, giacché da lì a qualche anno le società autostradali non riuscivano ad incassare nemmeno i pedaggi previsti nel piano finanziario.

Infatti, nel giro di tre anni la legge fu rinfanziata, ma i fondi si rivelarono comunque insufficienti a far fronte ai costi crescenti di costruzione e agli impegni finanziari che nel frattempo le concessionarie avevano preso.

Fu proprio in seguito alle difficoltà finanziarie di alcune concessionarie che il governo elaborò un secondo piano decennale, il quale fu approvato con la legge n. 729 del 1961.

Il secondo piano decennale.

Con il secondo piano decennale (approvato, come si è visto, prima della scadenza naturale del precedente), tenuto conto della rigidità del bilancio statale, i contributi furono erogati non più in una unica soluzione ma annualmente e per trent'anni. L'entità del contributo — fatta qualche eccezione — fu fissata nella misura variabile dal 4 al 4,5 per cento del costo previsto dal piano finanziario². Con questo sistema il contributo dello Stato venne ridotto sensibilmente. In effetti il contributo statale — al pari degli introiti di pedaggio — si rendeva disponibile solo gradualmente nel tempo. Per facilitare la raccolta dei mezzi finanziari le società concessionarie furono autorizzate ad emettere obbligazioni e mutui per un ammontare complessivo non superiore alla differenza tra il costo di costruzione e il contributo statale. Successivamente fu assicurata la garanzia statale sui finanziamenti ottenuti dalle concessionarie. Norma quest'ultima che dopo qualche anno venne profondamente innovata e

semplificata. Dato che le autostrade in concessione costituiscono delle opere di interesse collettivo e poiché le società concessionarie il più delle volte erano semplici strumenti operativi della volontà politica, venne introdotta la garanzia automatica dello Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi relativi ai prestiti contratti (mutui e obbligazioni) dalle concessionarie sul mercato finanziario.

Questo è quanto avveniva (in generale) nella fase che precedeva la costruzione.

Nella fase successiva alla costruzione per le società concessionarie restava un solo problema da risolvere: come reperire i fondi per far fronte al pagamento dei debiti. E qui entra in gioco tutta la problematica di quelle tariffe relative al pedaggio che nello spirito della legge dovevano essere l'unica fonte per l'ammortamento del costo delle opere.

A tale proposito è da sottolineare che in un primo tempo le tariffe si basavano sul principio della «economicità dei trasporti» ed erano in rapporto alle situazioni ambientali.

Qualche anno più tardi — in seguito alla esiguità del contributo statale e alla crescita delle spese di esercizio — si registrò una graduale tendenza a far gravare sugli utenti il costo effettivo delle opere realizzate, attraverso gli adeguamenti tariffari. Dal 1968, le società concessionarie hanno adottato una specie di indicizzazione delle tariffe di pedaggio: ogni anno, con il parere favorevole delle autorità competenti, le tariffe subiscono ritocchi in base ai costi di costruzione e alle spese d'esercizio.

Ben presto però queste ed altre agevolazioni si rilevarono di scarsa efficacia. L'aumento del costo del lavoro e la lievitazione dei prezzi conseguenti all'autunno caldo, causarono la caduta dei profitti e, in generale, restrinsero la capacità di autofinanziamento delle imprese. Per le concessionarie questi eventi ebbero effetti più drastici in quanto pur essendo — come si diceva — giuridicamente delle società per azioni, nella maggior parte dei casi il capitale sociale era stato sottoscritto da enti pubblici

¹ Cfr. Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT): «Informazioni», n. 1-2, 1983.

² Ad esempio la Società Autostrada Torino-Savona S.p.A. per il completamento del tratto Fossano-Torino ottenne dallo Stato un contributo simbolico dello 0,05 per cento annuo del costo di costruzione.

Fonte: Relazione del Presidente agli azionisti della Torino-Savona S.p.A., Torino, 1978.

o enti locali, per loro natura erano già particolarmente provati da problemi finanziari.

Si trovarono perciò nella situazione di dover far fronte a costi di costruzione particolarmente elevati e di non poter trasferire sulle tariffe di pedaggio i maggiori costi, giacché le tariffe stesse — come si è detto — venivano fissate dal governo.

Di fronte a questa realtà — essendo gli enti concessionari privi dei capitali necessari — il fabbisogno finanziario venne coperto con dei prestiti obbligazionari e mutui sottoscritti in massima parte dal sistema bancario, con un accumulo di interessi passivi considerevole.

Del caso fu interessato il Parlamento e furono nominate commissioni di studio allo scopo di riordinare il settore.

Quale prima misura fu istituito un fondo di garanzia diretto a rendere operative le garanzie statali e per far fronte alle inadempienze ed ai ritardi nei pagamenti dei debiti contratti dalle concessionarie; inoltre, la regolamentazione dell'istituto della concessione fu resa più rigida. Anche questi provvedimenti e le consistenti risorse finanziarie stanziare, non furono sufficienti a normalizzare la situazione.

L'esposizione debitoria si dilatò ulteriormente con la crisi petrolifera del 1973-74 in seguito alla quale i livelli di traffico su alcune arterie subirono drastiche flessioni. Nel giro di alcuni mesi la situazione finanziaria del settore si rese insostenibile. Alcune concessionarie non furono in grado di pagare le rate dei mutui in scadenza, altre minacciarono di rinunciare alla concessione. Fu proprio in queste difficili circostanze che il governo emanò il D.L. n. 376 del 1975 con il quale fu stabilito (senza ambiguità) il blocco di nuove costruzioni autostradali. Il decreto (convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 492) fu accolto con molta soddisfazione sia dall'opinione pubblica, sia dalle forze politiche.

Col tempo però questa norma si rivelò uno strumento poco adatto a risolvere i problemi della viabilità nazionale sia dal punto di vista di una maggiore sicurezza che per un uso più razionale delle autostrade e trafori esistenti (si pensi ad esempio all'autostrada Aosta-Traforo del Monte Bianco, alla Rivoli-Bardonecchia-Fréjus, al raddoppio della Torino-Savona e altre...) che meritavano di essere completate al più presto.



Gli anni successivi, non furono sufficienti per risolvere tutti i problemi finanziari. Si verificarono casi di fallimento e di amministrazione controllata per alcune concessionarie. Grazie all'intervento del fondo centrale di garanzia, alcune di queste società continuarono ad essere tenute in vita e, nonostante i cospicui finanziamenti, il problema finanziario è lontano dall'essere ritenuto risolto.

Il terzo piano decennale.

In questo clima ancora incerto nell'agosto del 1982 con la legge n. 531 è stato approvato il terzo piano decennale per la grande viabilità e per il riassetto del settore autostradale.

Questa legge è strutturata in due parti: nella prima parte viene indicato per grandi linee il contenuto del piano, che sarà di competenza del ministero dei lavori pubblici. Il piano dovrà servire principalmente per il completamento e il miglioramento di autostrade già esistenti. Nella seconda parte invece è contenuto un piano stralcio nel quale vengono individuate alcune arterie da completare ritenute prioritarie per un utilizzo più razionale delle tratte esistenti.

Tre interessano direttamente la viabilità del Piemonte:

- 1) il raddoppio della Torino-Savona;
- 2) la costruzione della Rivoli-Bardonecchia-Trafo del Fréjus;
- 3) il completamento dell'autostrada Voltri-Gravellona Toce-Sempione.

Il programma contenuto nella legge 531/82 prevede la costruzione e l'ampliamento di alcune autostrade per complessivi 558 km. Dal punto di vista finanziario questa legge è da considerarsi programmatica. Nella fase di prima applicazione, infatti, la legge stanziava 800 miliardi di lire in cinque anni. Una cifra molto modesta e insufficiente persino per gli interventi ritenuti prioritari. Basti pensare che per il raddoppio della Torino-Savona e per la costruzione della Rivoli-Bardonecchia la spesa prevista supera ampiamente i 1200 miliardi.

Gli 800 miliardi stanziati rappresentano una cifra modesta soprattutto rispetto alla spesa prevista dall'intero piano di costruzione che si aggira intorno ai 6000 miliardi correnti. Ciò significa che se si considera un incremento dei costi del 15-20% annuo, alla conclusione le opere avranno richiesto un investimento di non meno 13.000-15.000 miliardi.

Quel che appare preoccupante invece è che, nonostante l'andamento assolutamente negativo del settore, anche questa volta la legge non richiede un minimo di capitale proprio alle società concessionarie che sono in procinto di dare inizio ai lavori.

È una lacuna assai vistosa, anche perché la legge nell'autorizzare l'ANAS e le società concessionarie a contrarre debiti per reperire i fondi necessari, rischia di aggravare la già precaria situazione finanziaria delle concessionarie e pone seri problemi sul riassetto del settore.

LA RETE AUTOSTRADALE IN PIEMONTE

La posizione geografica del Piemonte — considerata dal punto di vista internazionale — assume un aspetto particolare. Gli ostacoli fisici, rappresentati dalla catena alpina disposta a semicerchio, per molti anni hanno posto serie difficoltà nelle comunicazioni su strada. Ciò ha determinato non pochi problemi allo sviluppo degli scambi commerciali tra la regione e il nord-Europa.

Fino alla seconda guerra mondiale i legami col resto d'Europa — almeno per quanto riguarda la rete viaria — avvenivano attraverso l'autostrada Torino-Milano e i valichi alpini del Moncenisio e del Monginevro transitabili, solo pochi mesi all'anno. Ragion per cui buona parte del traffico merci veniva assorbito dalle ferrovie, soprattutto nel periodo invernale.

Nell'immediato dopoguerra, ebbero inizio trattative tra il nostro governo e quello francese per la costruzione del Traforo del Monte Bianco e del Fréjus; trattative conclusesi con le convenzioni firmate rispettivamente il 14/3/53 e il 23/2/72.

Con la realizzazione di questi due trafori si registrò un certo sviluppo del traffico su queste arterie, non senza difficoltà per le popolazioni locali e per i conduttori di mezzi pesanti che tuttora sono costretti a percorrere strade statali di collegamento caratterizzate da tragitti tortuosi e non molto agevoli.

La rete autostradale attualmente in esercizio nella regione è di circa 680 chilometri, ai quali andranno ad aggiungersi altri 150 km in costruzione.

Le società concessionarie operanti in Piemonte sono cinque di cui una appartenente ad una società privata e quattro a prevalente capitale pubblico.

1) L'autostrada Torino-Milano, aperta al traffico nel 1932 a due sole corsie, si sviluppa su una lunghezza di 127 km. Essa appartiene ad una società privata controllata dalla Fiat. I lavori di raddoppio iniziarono nel 1960 e furono conclusi nel 1963.

Un particolare che merita di essere preso in considerazione è che questa società — probabilmente l'unica del settore — è tenuta a versare allo Stato un canone annuo di concessione pari al 3% sul primo miliardo di incasso per pedaggi, il 4% sul secondo miliardo, il 6% dal terzo miliardo e oltre.

2) La Torino-Savona. Anche questa autostrada fino a pochi mesi fa era controllata da una società del gruppo Fiat. In seguito alle difficoltà finanziarie della società con-

cessionaria sopravvenute negli ultimi tre anni, con la legge di riassetto autostradale il pacchetto azionario di maggioranza è passato alla società Autostrade del gruppo IRI.

È lunga 132 km (di cui 96 a due corsie) ed ha richiesto oltre dieci anni di lavori. Il primo tratto (Ceva-Savona di 41 km) venne aperta al traffico nel 1960 e l'ultimo tratto (Fossano-Torino di 50 km) nel 1970. Per quanto rappresenti un capolavoro di ingegneria, per via delle opere imponenti che ha richiesto, questa autostrada è divenuta famosa principalmente per la pericolosità che comporta. Tuttavia, il progetto di raddoppio è in una avanzata fase di studio, per cui è da prevedere che i lavori inizieranno al più presto.

3) Sempre nel 1960 venne aperta al traffico la Torino-Ivrea-Valle d'Aosta, che è gestita dall'ATIVA S.p.A. Questa società è a

ALCUNI DATI ECONOMICI DELLE SOCIETÀ AUTOSTRADALI IN PIEMONTE AL 31/12/8

Voci	TO-MI	TO-SV	ATIVA	TO-PC	SITAF
Capitale sociale (miliardi)	6,0	25,0	3,3	1,5	15,0
Introiti da pedaggi (miliardi)	39,7	14,2	27,0	31,7	6,0
Introiti netti ¹ (miliardi)	26,6	11,6	26,2	29,1	6,0
Dipendenti	449	240	356	306	52
Introiti netti per dipendente (milioni)	59,2	48,3	73,6	95,1	115,4
Costo del lavoro (miliardi)	13,9	7,0	10,0	9,1	2,0
Costo del lavoro per dipendente (milioni)	30,9	29,2	28,1	29,7	38,4
Costo del lavoro sugli introiti netti (%)	52,2	60,3	38,2	31,3	33,3
Debiti a lungo termine (miliardi)	—	34,0	161,8	151,8	161,1
Debiti a breve ² (miliardi)	- 5,0	20,3	61,4	61,2	10,6
Totale debiti (miliardi)	- 5,0	54,3	243,2	213,0	171,7
Debiti a breve sugli introiti netti (%)	- 18,8	175	234	210	177

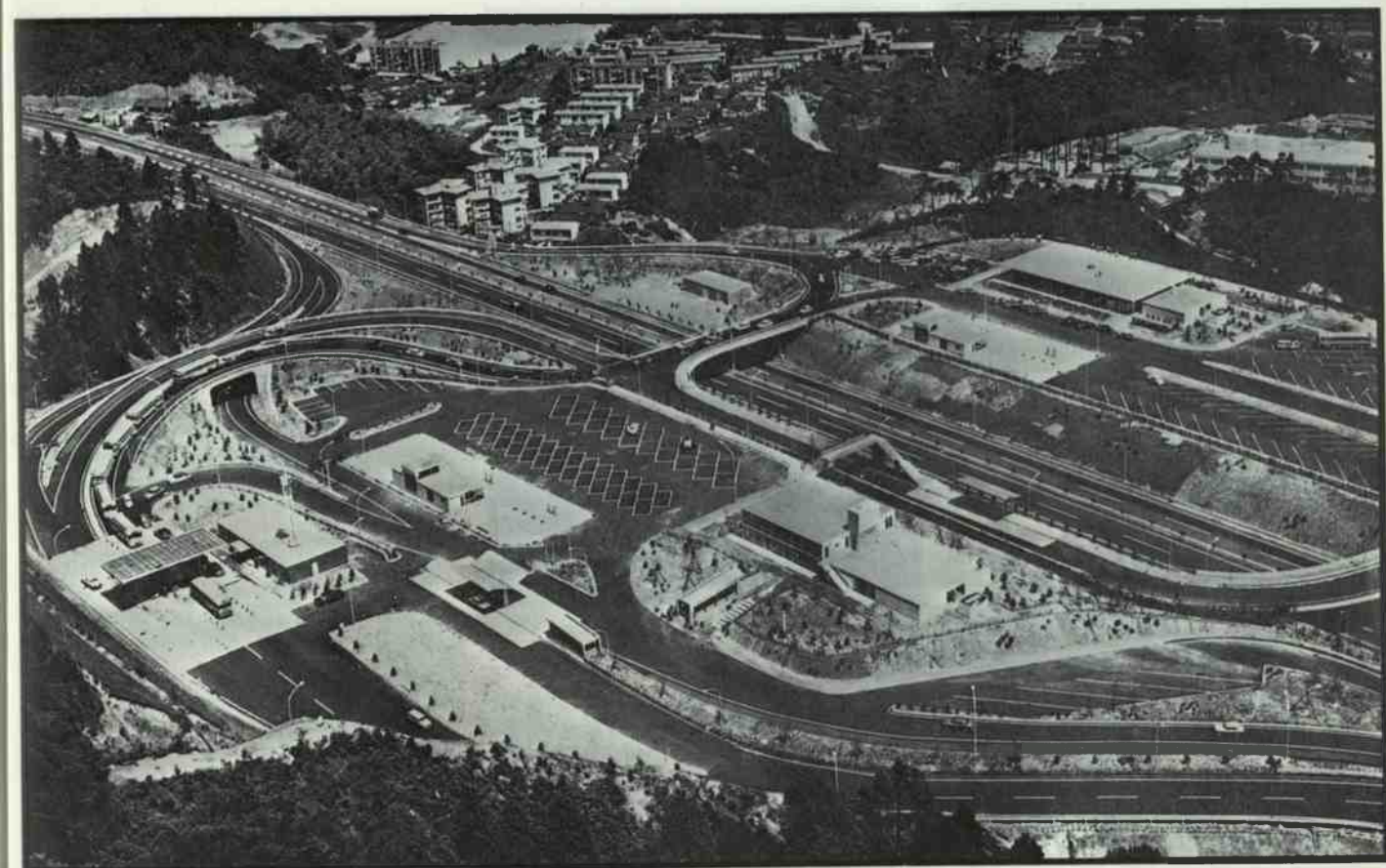
¹ Pedaggi riscossi al netto delle imposte e dei contributi versati allo Stato.

² Al netto dei crediti e delle disponibilità bancarie.

Fonte: nostre elaborazioni su dati di bilanci CERIS.

LANCIO DEL TIRNO IN ITALIA E IN PIEMONTE

Giornale L'Espresso



prevalente capitale pubblico, di cui la provincia e il comune di Torino sono i maggiori azionisti. La stessa società gestisce complessivamente 132 km di autostrada distinti in tre tronchi:

- a) la Torino-Ivrea-Quincinetto di 51 km;
- b) la «bretella» Ivrea-Santhià di 24 km;
- c) il sistema tangenziale di Torino di 57 km.

A queste tre tratte andrebbe aggiunta l'autostrada Torino-Pinerolo, la cui costruzione fu sospesa in seguito alle difficoltà della stessa società concessionaria.

4) La Torino-Alessandria-Piacenza è l'autostrada più recente. Realizzata su iniziativa degli amministratori provinciali della regione, si sviluppa su una lunghezza di circa 165 km. La società concessionaria (ATP S.p.A.) è controllata dalla provincia di Torino e dai comuni limitrofi.

In seguito al prolungamento per Brescia essa si rivela uno sbocco naturale nelle autostrade del Sole e del Brennero.

5) Il traforo del Fréjus di circa 13 km è

stato aperto al traffico nel 1980. La società concessionaria (la SITAF S.p.A.) è a prevalente capitale pubblico. I maggiori azionisti sono il comune e la provincia di Torino.

Infine è da segnalare la Voltri-Alessandria-Gravellona Toce con diramazione per la Valle d'Aosta e il Sempione non ancora completata. Dei 151 km in esercizio oltre 100 km attraversano la Regione Piemonte. La concessionaria di questa autostrada è la Società Autostrade del gruppo IRI, che da sola gestisce oltre 2500 km di autostrade. Questa società non sarà presa in esame giacché, data la vastità della rete, meriterebbe uno studio a parte.

In definitiva, a parte il ruolo marcatamente internazionale che svolgono l'autostrada Torino-Valle d'Aosta e il traforo del Fréjus, ciò che accomuna la rete autostradale piemontese è di aver favorito una intensificazione degli scambi commerciali con il resto d'Europa e la diffusione della motorizzazione nella regione.

LA SITUAZIONE FINANZIARIA DELLE CONCESSIONARIE OPERANTI IN PIEMONTE

In base ai dati forniti dalle società concessionarie si possono fare alcune considerazioni:

— con l'aumento delle tariffe di pedaggio (che nel 1982 è stato mediamente superiore al 15%) e del prezzo della benzina gli automobilisti trovano sempre meno conveniente utilizzare le autostrade e ne fanno quindi un uso più limitato.

Inoltre, anche questo settore ha risentito la crisi economica internazionale che ha determinato la riduzione del movimento merci.

In conseguenza a questi fattori, l'incremento dei chilometri percorsi a livello nazionale nel 1982 è stato mediamente del 3,6% rispetto al 1981.

Sulle autostrade piemontesi i chilometri percorsi dai veicoli passeggeri e merci han-

no registrato incrementi assai modesti: a parte il traforo del Fréjus dove il transito di autocarri è quasi raddoppiato rispetto al 1981 (+92%), nelle altre arterie l'incremento dei chilometri percorsi è stato in media del 2% con quote minime sulla Torino-Milano (+0,17%) ad un massimo del 4,9% sulla Torino-Savona.

Dall'analisi dei bilanci delle società concessionarie che operano in Piemonte emerge una situazione non molto positiva e per certi versi preoccupante. Dai dati riportati nella tabella di pag. 60, ciò appare evidente.

Gli introiti da pedaggi (al netto delle imposte e dei contributi versati allo Stato) nel 1982 sono stati circa 100 miliardi.

Per contro il costo del lavoro è stato assai elevato: mediamente esso incide per il 44% sui proventi netti da pedaggio, con punte massime per la Torino-Savona (60%) e un minimo del 31% per la Torino-Piacenza.

Fonte di maggiori preoccupazioni è l'esposizione debitoria delle concessionarie operanti in Piemonte, che ha assunto proporzioni considerevoli.

Queste società hanno accumulato debiti per un ammontare complessivo di circa 677 miliardi di lire, di cui 148 a breve termine.

Anche se dai bilanci non sempre è facile cogliere una netta distinzione fra i due tipi di debiti, tuttavia non vi sono dubbi che si tratta di cifre da capogiro, in specie se raffrontate alle entrate.

Data la situazione finanziaria in cui esse versano e la modesta entità delle entrate da pedaggi è da ritenere che solo con una sanatoria da parte dello Stato le concessionarie potranno far fronte agli impegni finanziari assunti a suo tempo.

Questo perché, nonostante i casi in cui una parte degli interessi passivi sono stati consolidati con l'intervento del fondo centrale di garanzia, i debiti nel loro insieme rappresentano comunque sette volte l'ammontare dei pedaggi netti riscossi. Né tanto meno si può pensare ad una soluzione provvisoria o episodica come è avvenuto negli ultimi anni, giacché, qualora tutti i debiti venissero consolidati (678 miliardi) e mettiamo pure ad un tasso di interesse del 18%, richiederebbero interessi passivi per 124 miliardi annui, vale a dire circa il 20% in più dei pedaggi riscossi nel 1982.

A tutto questo discorso fa eccezione la società che gestisce la Torino-Milano. Que-

sta è una delle poche società, se non l'unica del settore, che ha chiuso il bilancio 1982 in attivo (634 milioni) e può contare su una solida situazione finanziaria: i crediti e le immobilizzazioni finanziarie (titoli di Stato) ammontano a circa 15 miliardi contro debiti a breve per poco più di 10 miliardi.

Il confronto con le altre società concessionarie operanti nel settore non regge. Fra tante ragioni vi è anche il fatto che questa autostrada è stata costruita in altri tempi; anni in cui i costi erano più che sostenibili. Non si può nemmeno trascurare il fatto che, essendo la Torino-Milano una delle prime autostrade esistenti sul territorio nazionale, abbia avuto il privilegio per molti anni di gestire (quasi in regime di monopolio) i traffici su strada diretti verso il triangolo industriale e il nord-Europa.

CONCLUSIONI

Alla fine di questa breve analisi si può ammettere che il settore risente di uno stato di crisi da costi e da ricavi, al quale non sempre si è ovviato con un adeguato capitale proprio.

Le perdite accumulate negli anni passati sembrano dovute principalmente al fatto che non poche società concessionarie hanno dato inizio ai lavori con un capitale proprio minimo o comunque non adeguato a coprire i costi crescenti di costruzione. Infatti, buona parte dei mezzi finanziari necessari vennero presi in prestito dal sistema bancario; un prestito che essendo relativo ad opere pubbliche, in base alle leggi vigenti, lo Stato ha generosamente garantito equiparandolo a quello statale. La generosa garanzia statale potrebbe essere stato uno dei motivi che ha indotto alcuni amministratori di società concessionarie a non correlare i costi di costruzione ai possibili ricavi, non stabilendo di conseguenza l'entità del capitale sociale idoneo a garantire una gestione economica.

Una realtà di cui gli amministratori delle società concessionarie non possono non tener conto, specie in questi ultimi tempi in cui si sta per dare inizio a nuove costruzioni. Altrimenti si corre il rischio di aggravare ulteriormente la già difficile situazione finanziaria e l'eventuale riassetto del settore.

BIBLIOGRAFIA

CERUTTI A. (a cura di) «Legislazione autostradale», Roma, AISCAT ed., 1972.

ITALSTAT «Quaderni di autostrade», Roma, Autostrade S.p.A. ed., 1972.

AUTOSTRAD S.p.A., «Autostrade», Rivista curata dalla società Autostrade, Roma, Autostrade S.p.A., vari anni.

AISCAT, «Informazioni», Notiziario a cura dell'Associazione Italiana Società Concessionaria Autostrade e Trafori, Roma, AISCAT, vari anni.

Le leggi sul settore relative agli anni successivi al 1972 sono state tratte dalla Gazzetta Ufficiale dello Stato.

I dati economici sono stati ripresi dai bilanci pubblicati dalle società concessionarie.

RILANCIO DEL TRENO IN ITALIA E IN PIEMONTE

Giovanni Paparo

Fra non molti anni le principali aree metropolitane d'Europa saranno collegate tra di loro da una fitta rete di velocissimi treni «Intercity», in grado di fare una seria concorrenza agli aerei ed agli altri mezzi di trasporto di superficie.

Già oggi, grazie al TGV (Train Grande Vitesse) ed alla nuova linea a grande velocità Parigi-Sud-Est che accorcia la distanza tra Parigi e Lione da 512 a 425 km, i tempi di percorrenza da centro a centro tra le due città sono ridotti a due ore soltanto.

Velocità commerciali attorno ai 250 km/h sono una realtà in diverse parti del mondo e si sperimentano treni a lievitazione magnetica — in Giappone, nel Regno Unito, nella Repubblica Federale di Germania — per velocità addirittura di 500 km/h.

Il treno, il caro vecchio treno che molti si erano rassegnati a considerare tra i cimeli del passato, sta dimostrando una vitalità insospettata, e si sta riproponendo, oltre che come mezzo di trasporto di avanguardia, anche come uno dei principali fattori di progresso tecnologico ed industriale. L'elettronica, ad esempio, ha trovato vastissime applicazioni nel campo ferroviario: dall'elettronica di potenza sui mezzi di trazione e sulle carrozze per il condizionamento, l'illuminazione ed altri servizi; ai sistemi di segnalazione, controllo e comando a distanza, sia a terra che a bordo dei veicoli. Senza parlare delle vastissime applicazioni nelle aree gestionali ed amministrative.

Le barriere naturali hanno sempre costituito un grave handicap per i trasporti di superficie ed uno dei punti di forza del mezzo aereo, che può superarle molto agevolmente. Anche in questo campo si osservano progressi fantastici da parte delle strade ferrate: sta per essere ultimata in Giappone la costruzione del tunnel sottomarino «Seikan» che, lungo 54 km, congiungerà l'isola di Hokkaido, a Nord, con quella centrale di Honshu. Sono anche in costruzione, sempre in Giappone, giganteschi ponti sospesi, ferroviari e stradali, per collegare ad Honshu l'isola di Shikoku, a Sud. In Europa si parla da tempo del tunnel sotto la Manica e del collegamento attraverso lo stretto di Messina, come pure di nuove ardite gallerie attraverso le Alpi. Sono opere la cui realizzazione è alla portata dei mezzi tecnici odierni, ed il cui avviamento appare ormai imminente.

Se l'alta velocità di alcuni treni passeggeri



Il TGV in stazione a Parigi.

è l'argomento che ha colpito di più l'immaginazione del vasto pubblico, convincendolo meglio di ogni altro discorso della formidabile vitalità della ferrovia, non bisogna dimenticare che il treno svolge anche un servizio di valore inestimabile nel campo delle merci e dei trasporti passeggeri nelle aree metropolitane.

Le ferrovie penetrano nel cuore delle città: per stare in Europa pensiamo a Londra e Parigi ed alle centinaia di migliaia di pendolari che ogni giorno dai sobborghi vi arrivano per lavorare e poi rientrano alle loro case. Senza le ferrovie questi enormi sistemi metropolitani non potrebbero funzionare.

Anche in Italia, dopo essere state trascurate per molto tempo, le ferrovie stanno vivendo una nuova stagione di speranza. I diversi interventi straordinari di finanziamento realizzati negli ultimi vent'anni (vedi prospetto a parte) sono serviti soprattutto per attuare gli adeguamenti più urgenti, ma non sono mancate alcune iniziative particolarmente coraggiose e lungimiranti. Pensiamo alla direttissima Roma-Firenze; al famoso Elettrotreno «Pendolino»; alla elettrificazione in Sardegna con corrente alternata a 50 Hertz e 25.000 Volt, quella usata dal TGV, perché l'industria nazionale possa prepararsi a competere anche in questo campo con possibilità di successo.

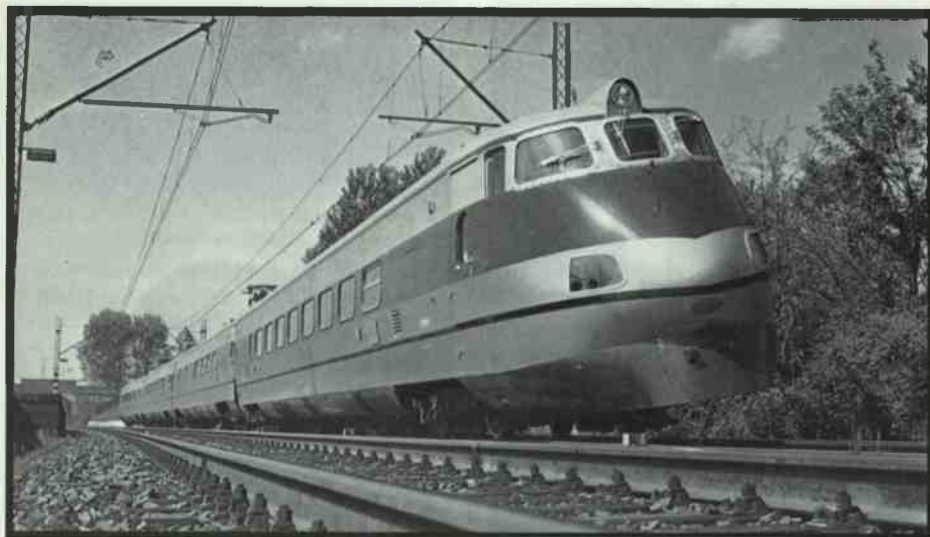
I principali finanziamenti straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento delle Ferrovie dello Stato negli ultimi 20 anni.

Piano decennale	1962-1972
1500 miliardi	
Quadruplicamento della Roma-Firenze leggi n° 1089/1968 e 409/1975	
400 miliardi	
Piano ponte	1973
400 miliardi	
Piano di interventi straordinari P.I.S. legge n° 377/1974	
2000 miliardi	
Programma di finanziamento integrativo legge n° 503/1978	
1665 miliardi	
Programma Integrativo legge n° 17/1981	
12450 miliardi	

Il Programma Integrativo finanziato dalla legge 17/1981 — 12.450 miliardi rivalutabili con l'inflazione, la rivalutazione è già stata effettuata una volta con la legge finanziaria 130/83 che ha stanziato altri 6400 miliardi di lire — ha segnato recentemente una svolta che lascia intravedere l'apertura di una nuova era per le ferrovie italiane. Esso è il preludio di quel piano poliennale, ormai imminente, che assieme alla riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dovrà riportare la Rete italiana al passo con le più avanzate consorelle in Europa e nel mondo.

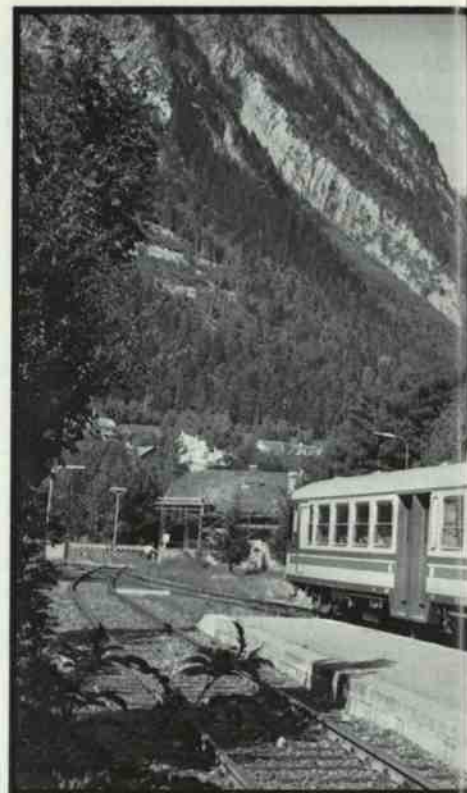
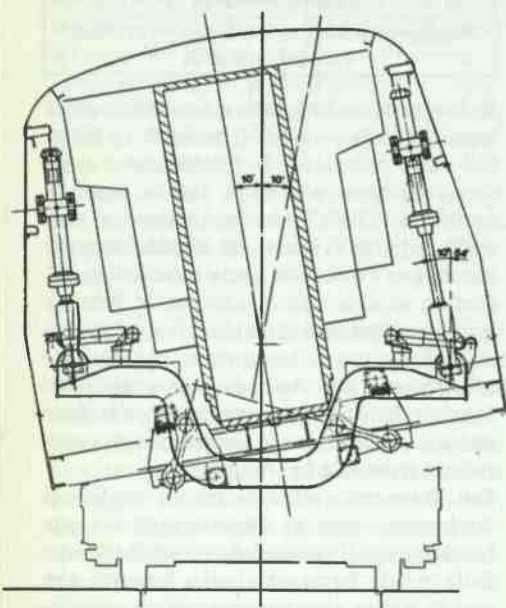
Dal Piemonte, terra di grandi tradizioni ferroviarie, viene un apporto notevole alla battaglia per il rinnovamento ed il rilancio della strada ferrata in Italia: apporto che non si limita al sostegno politico e parlamentare, ma si sostanzia di realizzazioni tecniche di prim'ordine, grazie ad alcune presenze industriali tra le più qualificate in campo mondiale nelle costruzioni di materiale ferroviario.

È nato qui, presso la Fiat Ferroviaria Savigliano, il citato Elettrotreno ad assetto variabile ETR 401 «Pendolino»: mezzo avanzatissimo, capace di velocità di 250 km/h su tracciati idonei, ed in grado di assicurare prestazioni superiori sulle ordinarie linee esistenti, senza alterare l'elevato livello di confort dei viaggiatori, grazie ad un sistema di inclinazione comandata delle casse in curva.



Sopra.
 Elettrotreno ad assetto variabile
 A sinistra.
 Schema di meccanismo di inclinazione.
 A destra.

Automotrice Aln 663 di nuova concezione nella stazione di Pré S. Didier.



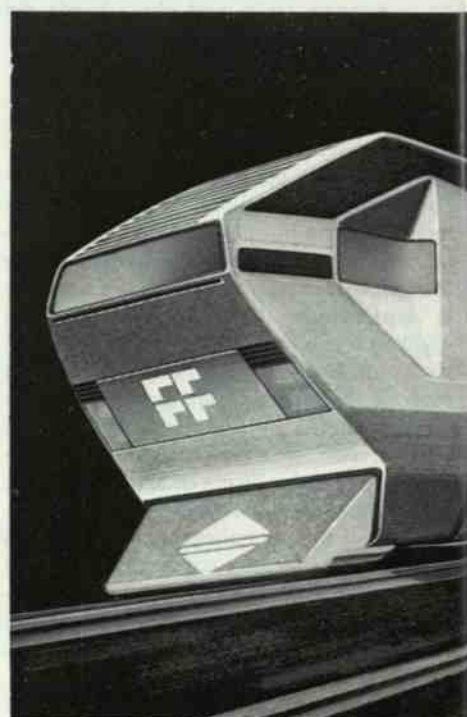
biando anche per le strade ferrate italiane: in via di risoluzione i problemi più gravi ed urgenti, si comincia a guardare al futuro con maggiore ottimismo.

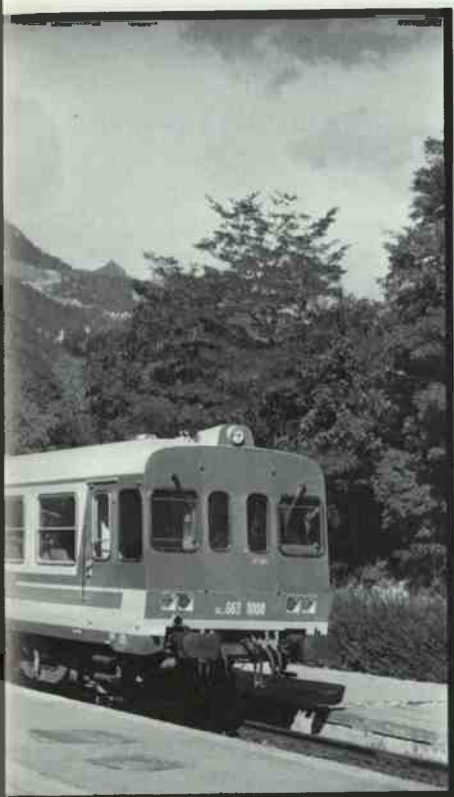
Al futuro guarda anche il Piemonte, onusto della rete ferroviaria più estesa tra le regioni italiane, eredità di un passato glorioso che attende di essere rinverdito. Grazie alla preveggenza ed al sostegno dei suoi grandi statisti dell'epoca, dal Cavour al D'Azeglio, il Piemonte, partito in ritardo nella creazione della sua rete ferroviaria, già nel 1861 aveva in esercizio linee per una estensione di oltre 1.000 km, quasi la metà della rete allora esistente sul territorio italiano.

Obiettivi di strategia militare e commerciale guidarono il piccolo stato nello sforzo di dotarsi rapidamente di agevoli comunicazioni con il mare, porto di Genova, e con gli altri territori confinanti. Il primo tratto, fino a Moncalieri, della linea Torino-Genova fu aperto nel 1848, mentre il Regno delle Due Sicilie, che già aveva tenuto a battesimo la navigazione a vapore in Italia, aveva inaugurato il primo tronco ferroviario da Napoli alla stazione del Granaio in Portici il 3 dicembre 1839. I lavori di costruzione della Torino-Genova, iniziati nel 1846, furono completati il 18 dicembre 1853. Seguì presto la costruzione

La scarsità dei mezzi a disposizione e le gravi condizioni in cui si trovavano le ferrovie italiane hanno fatto prevalere una severa scala di priorità che non ha lasciato, fino ad oggi, molto spazio allo sviluppo delle alte velocità. Il Pendolino non ha avuto ancora il seguito che merita e la stessa direttissima Roma-Firenze si è sempre più giustificata come quadruplicamento della linea esistente ormai satura, gravandosi quindi di tutti i vincoli di compatibilità, che non come prima linea a grande velocità delle ferrovie italiane.

Ma, come ho detto, le cose stanno cam-





della Alessandria-Novara-Arona, per un rapido collegamento con i laghi e già nel 1854 entrava in funzione la Torino-Bussoleno-Susa, primo tronco della linea che, proseguendo da Bussoleno fino a Modane, attraverso la galleria del Frejus, avrebbe collegato il Piemonte con la Savoia-Valle del Rodano. Lunga 12.849 metri, a doppio binario, la galleria del Frejus fu inaugurata il 17 settembre 1871 ed a ragione venne definita «l'impresa più colossale a cui mai siasi accinto alcuno Stato né in Europa né in America».

Intanto erano stati aperti al traffico il tratto tra Torino e Novara della linea per Milano e la Trofarello-Cuneo, con relative diramazioni. Naturalmente, lo sviluppo della strada ferrata non mancò di scatenare la competizione tra i diversi centri del Piemonte per assicurarsi il passaggio del treno, simbolo di progresso e promessa di maggiore benessere. Tipico esempio di scelte determinate dagli interessi locali è il modo con cui venne realizzato il collegamento con il porto di Savona. Dapprima, con diramazione a Carmagnola dalla Torino-Cuneo, venne costruita la linea Carmagnola-Bra-Ceva-Savona che, attivata nel 1874, diede subito origine a dispute per la sua scarsa funzionalità. Si provvide poi al raddoppio del binario da Trofarello a Fossano, sulla Torino-Cuneo, ed alla costruzione della linea a doppio binario Fossano-Mondovì-Ceva. Ancora oggi, tra Torino e Savona, rimane la strozzatura del binario unico tra Ceva e San Giuseppe di Cairo, che si prevede sarà eliminata a carico del piano poliennale.

La Novara-Domodossola; la Cuneo-Ventimiglia, con diramazione a Breil per Nizza; la San Giuseppe di Cairo-Acqui-Alessandria; la Chivasso-Aosta e la Chivasso-Asti sono altre linee che contribuiranno a dare rapidamente al Piemonte la rete ferroviaria più estesa tra le regioni italiane. Le linee viaggiatori e merci esercitate dalle FS in Piemonte (compartimento di Torino) si estendono attualmente, compresi i raccordi, per circa 1.900 km: un ottavo dell'intera rete nazionale. Essi si compongono di quasi 500 km a doppio binario, tutti elettrificati; 370 km a binario semplice, pure elettrificati; ed oltre 1.030 km a binario semplice non elettrificati. Una classificazione di questa rete secondo il traffico che vi opera ha portato ad individuare circa 1.120 km di linee principali (direttrici

primarie internazionali e nazionali per 770 km, più linee complementari, che realizzano i collegamenti regionali più importanti, per 350 km) ed oltre 800 km di linee secondarie, con scarso traffico e caratteristiche costruttive pressoché immutate rispetto ai tempi della loro realizzazione.

Si tratta di una eredità imponente, che ha creato non pochi problemi per la sua conservazione, aggiornamento ed esercizio, alla quale si guarda oggi con rinnovata fiducia e notevoli aspettative. Sono in via di soluzione, infatti, i problemi più urgenti che erano emersi negli anni passati quando si era fatto sempre più difficile conciliare le esigenze delle diverse componenti del traffico su rotaia. Gli interventi avviati sono orientati a risolvere prioritariamente il problema del trasporto pendolari e delle merci, ma pongono le necessarie premesse per lo sviluppo di veloci collegamenti passeggeri sulle medie e lunghe distanze, necessari al Piemonte per migliorare il suo inserimento nel contesto nazionale ed europeo.

Con la realizzazione del secondo binario sul tratto tra Meana e Chiomonte, sono vicini al compimento i lavori di raddoppio della Torino-Modane, che assicura il collegamento con le più importanti linee del centro della Francia e con le linee elvetiche da Ginevra-Cornavin.

Presto perciò si potrà aumentare ulteriormente la velocità commerciale e soprattutto il numero dei treni in transito su questa arteria che già oggi, per il trasporto delle merci, rappresenta la linea di valico di frontiera più importante, sia per l'Italia che per la Francia. La quantità massima giornaliera dei treni merci passerà dal valore teorico attuale di 67 a circa 100 treni, con peso medio di circa 1000 tonnellate; in futuro si potrà arrivare a punte massime di 1400 - 1600 tonnellate.

Alcuni miglioramenti si sono già resi possibili, anche per il traffico passeggeri, con la realizzazione di tre coppie di treni italiani (l'Intercity 214/215 «Mont Cenis», Milano-Torino-Lione e viceversa, l'Espresso 414/415 e L'Intercity 416/417 «Piemonte», Torino-Lione e viceversa entrambi) che, grazie alle coincidenze col TGV (Train Grande Vitesse), consentono di raggiungere Parigi da Torino in circa 7 ore.

Purtroppo il «Mont Cenis», in partenza da Torino Porta Nuova alle 8 e 40, arriva a Chambéry alle 11 e 30 dove, per pochi mi-

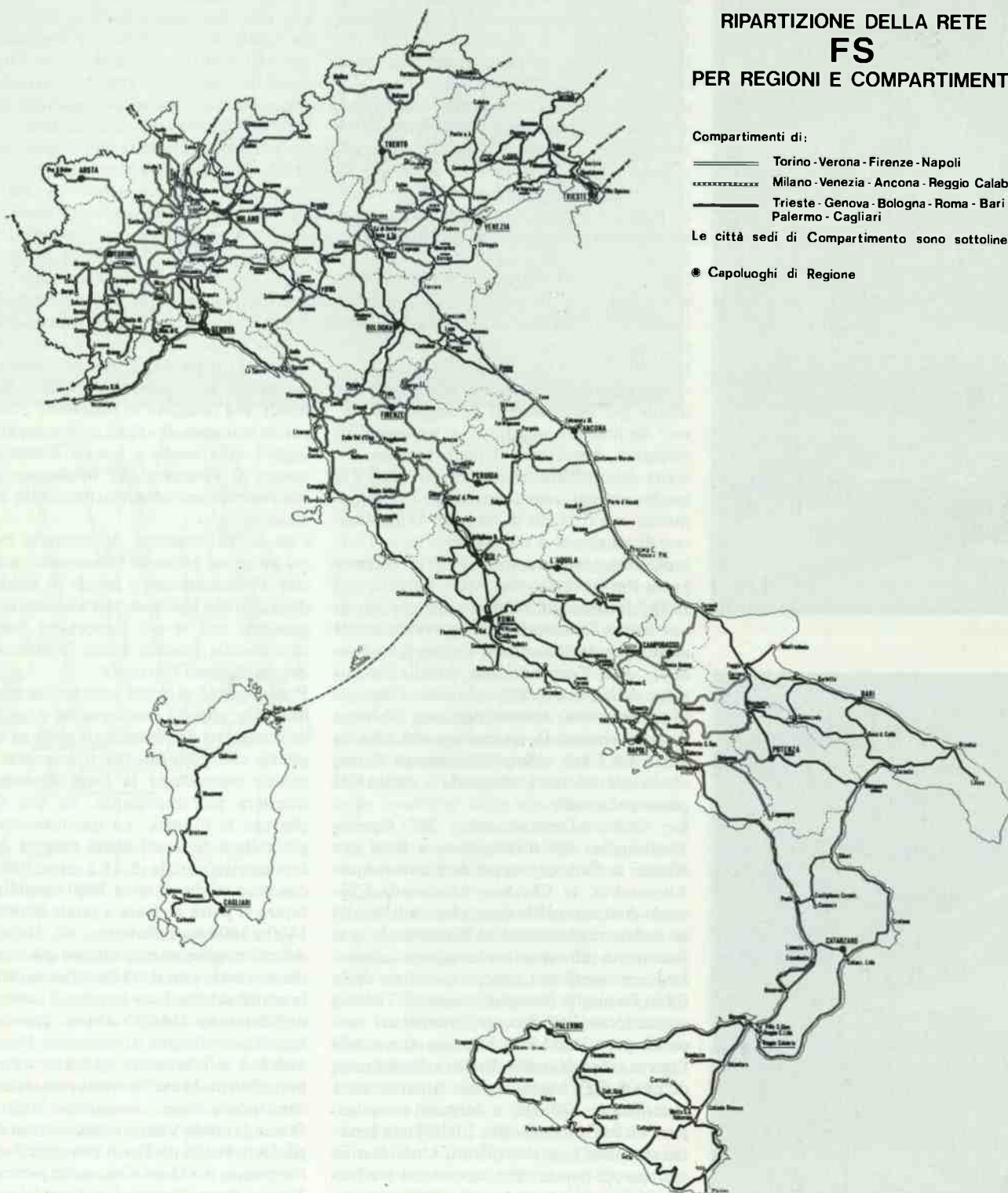
RIPARTIZIONE DELLA RETE FS PER REGIONI E COMPARTIMENTI

Compartimenti di:

- ===== Torino - Verona - Firenze - Napoli
- Milano - Venezia - Ancona - Reggio Calabria
- ===== Trieste - Genova - Bologna - Roma - Bari
- Palermo - Cagliari

Le città sedi di Compartimento sono sottolineate

● Capoluoghi di Regione



RAIMONDO ZUCCHETTI



La nuova stazione di Torino Lingotto.



nuti, perde la coincidenza col 5695/4 diretto a Ginevra. Al momento non esistono collegamenti agevoli da Torino per Ginevra via Modane. La direzione del Compartimento di Torino, sollecitata dagli operatori torinesi, si sta adoperando perché alla prossima Conferenza internazionale del traffico vengano adottate le opportune correzioni di orario.

Lo scalo merci di Torino-Orbassano, già operativo in piccola parte dal giugno 1981, una volta completato sarà uno dei più grandi centri di smistamento treni d'Italia avendo una capacità dinamica di 5.000 carri al giorno e potendo ricoverarne fino a 2.000. Esso costituirà un supporto essenziale per la linea di Modane ed opererà anche al servizio della domanda locale di trasporto merci, in primo luogo della Fiat che già dispone di 10 binari attrezzati.

Sempre a sussidio del trasporto delle merci è da segnalare il recente inizio dei lavori per la realizzazione del nuovo grande scalo smistamento di Beura, presso Domodossola, al servizio della linea di valico di frontiera del Sempione e del Nord-Est del Piemonte e della Lombardia. Sono inoltre in via di potenziamento gli scali smistamento di Alessandria e Novara, che, a lavori ultimati, saranno in grado di movimentare circa 3.000 ed oltre 1.000 carri rispettivamente.

Il potenziamento della tratta Torino Lingotto-Trofarello, attuato attraverso il quadruplicamento dei binari, il notevole incremento della capacità operativa della stazione di Moncalieri e la costruzione della nuova grande stazione di Torino Lingotto, rappresenta il primo passo sostanziale verso la risoluzione del problema del «nodo di Torino». Le opere inaugurate il 20 febbraio di quest'anno si inseriscono infatti organicamente nel più ampio programma di ristrutturazione e potenziamento di tale nodo, che prevede la costruzione di una nuova linea passante a doppio binario, prevalentemente in galleria tra le stazioni di Lingotto e Porta Susa, che consentirà di realizzare terminali incrociati tra Torino Stura e Torino Lingotto, per un migliore servizio al traffico locale passeggeri in provenienza rispettivamente da Sud e da Nord. Le diverse linee facenti capo al nodo di Torino verranno fatte convergere in maniera indipendente alla stazione di Porta Nuova, ciascuna con doppio binario, abolendo le esistenti strozzature e le pesanti

Prezzi per il trasporto dei viaggiatori sulle reti dei principali paesi europei in vigore al 31-12-82 (*)

	km 50				km 100				km 300				km 500				km 700				km 1.000				km 1.500			
	Valori reali		Numeri indici		Valori reali		Numeri indici		Valori reali		Numeri indici		Valori reali		Numeri indici		Valori reali		Numeri indici		Valori reali		Numeri indici		Valori reali		Numeri indici	
	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.
Italia	3.100	1.800	100	100	6.200	3.500	100	100	18.500	10.300	100	100	30.700	17.100	100	100	43.000	23.900	100	100	55.300	30.200	100	100	60.600	32.500	100	100
Francia	7.010	4.740	226	263	12.160	8.040	196	230	32.960	22.050	178	214	35.360	35.640	174	208	73.960	49.240	172	206	104.650	69.840	189	231	155.740	103.830	257	319
Germania	7.850	5.200	253	289	15.010	9.810	242	280	43.280	28.850	234	280	75.590	50.200	246	294	100.400	66.940	233	280	141.950	94.630	257	313	205.990	137.330	340	421
Svizzera	10.420	6.900	336	383	20.280	13.520	327	386	43.940	29.070	238	282	60.840	40.560	198	237	78.420	52.060	182	218	—	—	—	—	—	—	—	—
Lussemburgo	4.770	3.200	154	178	9.170	6.130	148	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgio	5.280	3.770	170	209	9.800	6.790	158	194	28.500	19.150	154	186	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Olanda	9.520	7.120	307	396	16.850	12.140	272	347	32.430	22.910	175	222	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Austria	9.670	7.210	312	401	14.260	10.320	230	295	33.750	23.260	182	226	53.240	36.040	173	211	68.800	46.690	160	195	87.640	58.970	158	195	—	—	—	—

* Tariffa ordinaria di corsa semplice in lire italiane.

interferenze a raso del quadrivio Zappata. Oltre al servizio per i pendolari verrà migliorato ed incrementato il trasporto delle merci e con la separazione delle correnti di traffico lente — treni locali e merci — da quelle veloci, saranno poste anche le premesse per futuri sostanziali miglioramenti nel trasporto passeggeri sulle medie e lunghe distanze.

Occorre a tal fine risolvere il problema della saturazione della linea Torino-Milano, soprattutto nel tratto da Torino a Chivasso che è comune alla linea Canavesana, fino a Settimo, ed a tre linee diramantesi da Chivasso per Aosta, Asti e Casale Monferrato. Il quadruplicamento della Torino-Chivasso potrà avvenire nell'ambito del piano poliennale, mentre è già compreso nel Programma Integrativo in atto il triplicamento dei binari da Chivasso al Bivio Castellosso. Quest'ultimo intervento renderà indipendente la Torino-Milano dalla Chivasso-Casale-Valenza, parte della così detta linea "medio padana", destinata a rappresentare un percorso di alleggerimento, alternativo alla Torino-Milano, per i treni merci verso la Lombardia ed il Veneto, ma non interessanti il capoluogo lombardo.

La descrizione di tutti i numerosi lavori in corso ed in programma sulla rete ferroviaria del Piemonte ci porterebbe troppo lontano; va comunque rilevato che occorrerà ancora uno sforzo imponente per la sua intera riqualificazione. Una volta risolti i problemi locali più urgenti, diventerà comunque più agevole portare una maggiore attenzione ai collegamenti sulle medie e lunghe distanze: verso la Francia, la Sviz-

zera e Nord Europa; verso Milano-Venezia ed Est Europa; verso Genova-Roma, Bologna, Firenze ed il Sud; necessari a Torino ed al Piemonte per sostenere lo sviluppo anche di quelle attività terziarie su cui si basano le moderne economie avanzate.

LA DISCIPLINA COMUNITARIA DELLE FRANCHIGIE DOGANALI

Francesco Testa

Scopo del lavoro è quello di illustrare il regolamento (C.E.E.) n. 918/83, relativo al regime comunitario delle franchigie doganali, in vigore dal 1° luglio 1984. Trattasi di un regolamento assai importante, poiché con esso vengono codificate, e notevolmente ampliate, le varie disposizioni comunitarie in materia. Pur non rinunciando ad una sintesi delle disposizioni generali, l'illustrazione è particolarmente incentrata sulle franchigie doganali che possono interessare da vicino le aziende.

PREMESSA

Come è noto, a decorrere dal 1° luglio 1984, è applicabile il regolamento (CEE) n. 918 del 28 marzo 1983, con il quale il Consiglio delle Comunità europee ha fissato il «regime comunitario delle franchigie doganali».

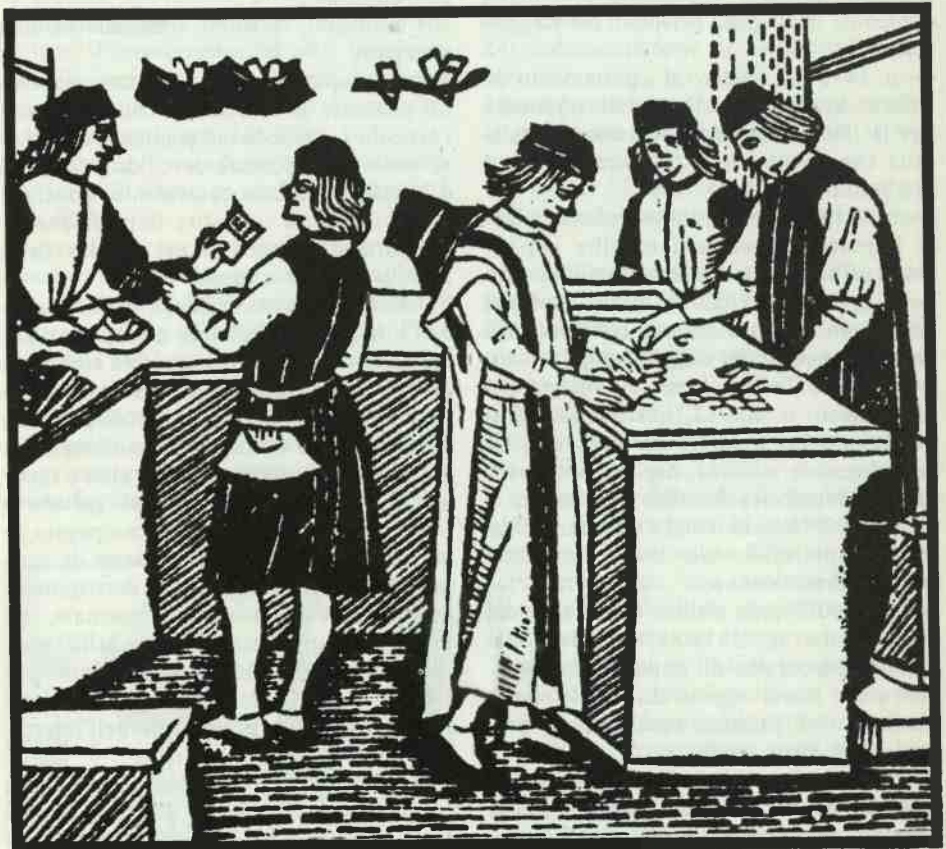
Non è certo la prima volta che il legislatore comunitario prende in considerazione tale istituto. Ma se nel passato aveva emanato in materia vari regolamenti settoriali, questa volta egli ha inteso *completare e codificare* la normativa riguardante le franchigie doganali.

In prima analisi, alla base del regolamento n. 918/83 sussiste l'esigenza di rendere effettivamente operante, nel processo di integrazione della CEE, il funzionamento della

Unione doganale. Cioè, di rendere *autenticamente comune*, mediante una disciplina armonizzata le franchigie doganali, l'applicazione della «tariffa doganale comune» che è il pilastro fondamentale per la politica degli scambi con i Paesi terzi.

Più in particolare, i presupposti di tale regolamento possono essere così sintetizzati:

- 1) occorre adottare una disciplina comunitaria che *elimini le divergenze*, fra le normative dei singoli Stati membri della CEE, per quanto concerne l'oggetto, la portata e le condizioni di applicazione delle franchigie previste dalle varie convenzioni internazionali, di cui sono parti contraenti tutti o alcuni Stati membri, al fine di consentire a tutte le persone interessate di *beneficiare degli stessi vantaggi* nella intera area comunitaria;
- 2) occorre tuttavia prevedere una partico-



lare procedura per autorizzare gli Stati membri a concedere alcune franchigie, che discendono da convenzioni, concluse con Paesi terzi od organizzazioni internazionali, le quali per il loro oggetto *riguardano esclusivamente* lo Stato firmatario;

3) si devono definire, a livello comunitario, i casi nei quali possa essere concessa una «franchigia dai dazi doganali all'esportazione», considerato che l'attuazione della politica agricola comune prevede *talora* l'applicazione di tali dazi ad alcune merci;

4) è opportuno riprendere le disposizioni particolari, già adottate dalla Comunità nel settore delle franchigie doganali, ed inserirle in un unico testo per chiarezza ed organicità normativa, procedendo simultaneamente alla *formale abrogazione* dei regolamenti che contengono tali disposizioni.

In connessione a questa ultima motivazione, con l'articolo 140 del regolamento n. 918/83 sono pertanto soppressi, a decorrere dal 1° luglio 1984, i seguenti regolamenti:

— n. 1544/69, da ultimo modificato dal regolamento n. 3313/81, relativo al «trattamento tariffario applicabile alle merci contenute nei bagagli personali dei viaggiatori»;

— n. 1410/74, relativo al «trattamento tariffario applicabile alle merci importate per la libera pratica in occasione di calamità che colpiscono il territorio di uno o più Stati membri»;

— n. 1818/75, relativo ai «prelievi agricoli, importi compensativi ed altre imposizioni all'importazione applicabili ai prodotti agricoli e a talune merci risultanti dalla loro trasformazione, contenuti nei bagagli personali dei viaggiatori»;

— n. 1798/75, da ultimo modificato dal regolamento n. 608/82, relativo alla «importazione, in franchigia dai dazi della tariffa doganale comune, degli oggetti a carattere educativo, scientifico o culturale»;

— n. 1990/76, relativo al «trattamento tariffario applicabile alle merci introdotte per sperimentazione»;

— n. 3060/78, da ultimo modificato dal regolamento n. 3313/81, relativo alla «franchigia dai dazi all'importazione in favore delle merci oggetto di piccole spedizioni prive di carattere commerciale, provenienti da paesi terzi»;

— n. 1028/79, relativo alla «importazione, in franchigia dai dazi della tariffa doganale comune, degli oggetti destinati ai minorati».

DISPOSIZIONI GENERALI

Per disciplinare il «regime comunitario delle franchigie doganali», il regolamento n. 918/83 si presenta suddiviso nei seguenti tre capitoli:

1) franchigia dai dazi all'importazione;

2) franchigia dai dazi all'esportazione;

3) disposizioni generali e finali.

Introduttivo a tali capitoli è l'articolo 1 che, ai fini del regolamento in esame, contiene le definizioni di «dazi all'importazione», «dazi all'esportazione», «beni personali», «effetti od oggetti mobili» e «prodotti alcolici».

Complementari, infine, sono tre allegati nei quali sono indicate le seguenti merci:

I) libri, pubblicazioni e documenti; materiale visivo e auditivo di carattere educativo, scientifico o culturale;

II) materiale visivo e auditivo di carattere educativo, scientifico o culturale, *diverso* dal precedente; opere d'arte ed oggetti da collezione di carattere educativo, scientifico o culturale;

III) immagini, incisioni, fotografie ed altri stampati.

Premesso questo schema, sembra opportuno precisare le definizioni contenute nell'articolo 1, secondo cui si intendono per:

a) «dazi all'importazione», i dazi doganali e le tasse di effetto equivalente, nonché i prelievi agricoli e le altre imposizioni all'importazione previste nel quadro della politica agricola comune;

b) «dazi all'esportazione», i prelievi agricoli e le altre imposizioni all'esportazione nel quadro della politica agricola comune;

c) «beni personali», i beni destinati all'uso personale degli interessati o ai bisogni della loro famiglia, e fra tali beni sono compresi: gli effetti o gli oggetti mobili, i cicli e i motocicli, gli autoveicoli per uso privato e loro rimorchi, le roulotte da campeggio, le imbarcazioni da diporto, gli aerei da turismo, le provviste di casa che corrispondono all'approvvigionamento normale, gli animali da appartamento e da sella, nonché gli strumenti portatili delle arti meccaniche o delle libere professioni necessari all'esercizio della professione dell'interessato;

d) «effetti od oggetti mobili», gli effetti personali, la biancheria di casa, oggetti d'arredamento o beni strumentali destinati

all'uso personale degli interessati o ai bisogni della loro famiglia;

e) «prodotti alcolici», i prodotti che rientrano nelle voci da 22.03 a 22.09 della tariffa doganale comune, ossia: birre, vini, aperitivi, liquori, bevande alcoliche ed affini.

Tra le disposizioni generali e finali, contenute negli articoli da 127 a 145 del regolamento in questione, risultano particolarmente importanti quelle di cui agli articoli 133, 136 e 137.

Tenuto conto della variegata situazione normativa all'interno della CEE, nel campo delle franchigie doganali, nonché della complessa negoziazione multilaterale che ha variamente interessato gli Stati membri, queste ultime disposizioni consentono alcune deroghe nel quadro di una permanente, reciproca consultazione fra i partners comunitari.

Ciò, ovviamente, per contemperare le esigenze della politica internazionale dei singoli Paesi della CEE con quelle della Unione doganale degli stessi.

In base all'articolo 133, l'adozione del regime comunitario delle franchigie doganali non osta alla concessione, da parte degli Stati membri, di franchigie previste in particolari convenzioni, o rientranti nei *normali privilegi* concessi in virtù di accordi internazionali conclusi con Paesi terzi, ovvero con organizzazioni internazionali. Le predette, particolari convenzioni sono quelle di Vienna del 18 aprile 1961 e del 24 aprile 1963, riguardanti rispettivamente le relazioni diplomatiche e le relazioni consolari, nonché la convenzione di New York del 16 dicembre 1969 sulle missioni speciali.

L'articolo 136 consente che, *fino alla fissazione di disposizioni comunitarie*, gli Stati membri:

a) concedano particolari franchigie alle forze armate che, in applicazione di accordi internazionali, si trovano nel territorio di uno Stato membro ma non ne dipendono, o alle compagnie aeree di Paesi terzi in applicazione di accordi bilaterali basati sulla reciprocità;

b) mantengano particolari franchigie concesse ai marittimi, ed ai lavoratori che tornano in patria dopo un soggiorno, per motivi professionali, di almeno sei mesi fuori del territorio doganale della Comunità.

Anche l'articolo 137 consente deroghe *fino alla fissazione di disposizioni comunitarie*.

Esse riguardano la concessione di particolari misure di franchigia alla importazione di «strumenti ed apparecchi utilizzati a scopo di ricerca, diagnosi o trattamenti medici» (e dei relativi pezzi di ricambio, nonché degli specifici accessori). La franchigia può essere accordata solo nel caso che il materiale sia un dono ad enti sanitari, servizi di ospedali od istituti di ricerca autorizzati, oppure che esso sia acquistato da tali enti con fondi interamente forniti da una organizzazione filantropica o con contributi volontari, purché si tratti di apparecchi e strumenti non fabbricati nella Comunità e di un invio senza alcun intento di carattere commerciale.

Ai fini dell'applicazione di queste ultime, particolari franchigie, l'articolo 138 stabilisce una procedura di consultazione a livello comunitario. In sintesi, se, entro due mesi dall'avvio della consultazione, lo Stato membro, che intende accordare la franchigia, non riceve alcuna osservazione da parte degli altri Stati membri della CEE, esso può consentire l'importazione dei predetti strumenti ed apparecchi in «esenzione daziaria».

Periodicamente, i partners comunitari si scambiano gli elenchi delle importazioni della specie, il cui singolo valore sia superiore a 3.000 ECU, anche per porre la Commissione delle Comunità europee in grado di seguire l'evoluzione del fenomeno e presentare al Consiglio, entro il 1° luglio 1986, una relazione con le necessarie proposte.

Come per gli altri istituti doganali finora armonizzati, e come per i meccanismi della Unione doganale escogitati in seno alla Comunità, anche per le franchigie doganali viene istituito un comitato.

Ai sensi del combinato disposto degli articoli 141, 142 e 143, tale organo esamina ogni problema relativo all'applicazione del regolamento n. 918/83, e fornisce i pareri di competenza per le decisioni della Commissione o del Consiglio in materia.

FRANCHIGIA DAI DAZI ALL'IMPORTAZIONE

Dall'articolo 2 all'articolo 118, il regolamento n. 918/83 prevede e disciplina la concessione della «franchigia dai dazi all'importazione» per le seguenti ventinove categorie:

- 1) beni personali appartenenti a persone fisiche che trasferiscono la loro residenza normale da un Paese terzo nella Comunità (artt. 2 - 10);
- 2) beni importati in occasione di un matrimonio (artt. 11 - 15);
- 3) beni personali ricevuti nel quadro di una successione (artt. 16 - 19);
- 4) effetti ed oggetti mobili destinati all'arredamento di una residenza secondaria (artt. 20 - 24);
- 5) corredi, necessario per gli studi ed altri oggetti mobili di alunni e studenti (artt. 25 - 26);
- 6) spedizioni di valore trascurabile (artt. 27 - 28);
- 7) piccole spedizioni prive di carattere commerciale (artt. 29 - 31);
- 8) beni d'investimento ed altri beni strumentali importati in occasione di un trasferimento di attività da un Paese terzo nella Comunità (artt. 32 - 38);
- 9) prodotti ottenuti da coltivatori comunitari su fondi situati in un Paese terzo (artt. 39 - 42);
- 10) sementi, concimi e prodotti per il trattamento del suolo e dei vegetali importati da coltivatori di Paesi terzi per essere utilizzati su proprietà limitrofe a questi Paesi (artt. 43 - 44);
- 11) merci contenute nei bagagli personali dei viaggiatori (artt. 45 - 49);
- 12) oggetti a carattere educativo, scientifico o culturale, strumenti ed apparecchi scientifici (artt. 50 - 59);

13) animali da laboratorio e sostanze biologiche o chimiche destinate alla ricerca (art. 60);

14) sostanze terapeutiche di origine umana e reattivi per la determinazione dei gruppi sanguigni e tessutali (artt. 61 - 63);

15) prodotti farmaceutici utilizzati in occasione di manifestazioni sportive internazionali (art. 64);

16) merci inviate ad enti caritativi o filantropici importate a favore dei ciechi e delle altre persone minorate (artt. 65 - 85);

17) decorazioni e ricompense concesse a titolo onorifico (art. 86);

18) regali ricevuti nel quadro delle relazioni internazionali (artt. 87 - 89);

19) merci destinate all'uso di sovrani e di capi di Stato (art. 90);

20) merci importate a fini di prospezione commerciale (artt. 91 - 99);

21) merci importate per esami, analisi o prove (artt. 100 - 106);

22) spedizioni destinate agli enti competenti in materia di protezione dei diritti di autore o di protezione della proprietà industriale o commerciale (art. 107);

23) documentazione a carattere turistico (art. 108);

24) documentazione di varia natura (art. 109);

25) materiali accessori per lo stivamento e la protezione delle merci durante il loro trasporto (art. 110);

26) lettiere, foraggi ed alimenti destinati agli animali durante il loro trasporto (art. 111);

27) carburanti e lubrificanti a bordo di autoveicoli (artt. 112 - 116);

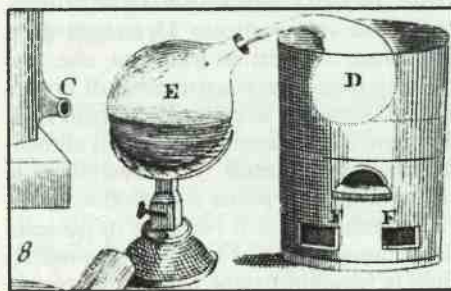
28) materiali destinati alla costruzione, manutenzione o decorazione di monumenti commemorativi o di cimiteri di vittime di guerra (art. 117);

29) bare, urne funerarie ed oggetti di ornamento funebre (art. 118).

L'evidente ponderosità del regolamento n. 918/83 non consente in questa sede una dettagliata illustrazione delle disposizioni, sopra enumerate, che regolano la concessione delle «franchigie doganali» per tutte le predette, ventinove categorie.

Tenute presenti le finalità di questa Rivista, l'esame di tali disposizioni viene pertanto circoscritto a quelle concernenti:

a) i beni d'investimento e gli altri beni strumentali, importati in occasione di un trasferimento di attività da un Paese terzo nella Comunità;



- b) le merci importate a fini di prospezione commerciale;
- c) le merci importate per esami, analisi o prove;
- d) la documentazione di varia natura.

Prima di illustrare la normativa che riguarda queste quattro specie di beni, si ritiene utile accennare a due principi e criteri direttivi, contenuti nel terzo capitolo del regolamento n. 918/83 e di proposito non trattati nel precedente paragrafo, dedicato alle «disposizioni generali» del regolamento stesso.

Il primo principio è sancito dall'articolo 127, secondo cui il regime comunitario delle franchigie doganali si applica, all'importazione definitiva, indipendentemente dal fatto che le merci siano *direttamente provenienti* da Paesi terzi, o che esse siano state invece sottoposte, all'arrivo nello Stato membro ad un altro regime doganale.

Vale a dire, anche nel caso che le merci non vengano importate definitivamente, in modo contestuale all'arrivo da Paesi terzi, *ma successivamente a tale fase*, dopo essere state introdotte in deposito doganale oppure dopo essere state sottoposte ad un regime di temporanea importazione.

Tuttavia, per evitare una generalizzata concessione di franchigie all'importazione definitiva di merci, che non vengano dichiarate per la «immissione in consumo» all'arrivo nello Stato membro, e, al tempo stesso, per assicurare una uniformità di trattamenti, il punto 2 dell'articolo 127 prevede un apposito «filtro».

Esso stabilisce infatti che venga osservata una procedura di consultazione, nel quadro del comitato al quale si è accennato nel precedente paragrafo, e siano poi adottate dalla Commissione o dal Consiglio le necessarie disposizioni, per stabilire i casi in cui non può essere concessa la franchigia all'importazione definitiva di merci provenienti da Paesi terzi e dichiarate per la immissione in consumo dopo essere state sottoposte ad altro regime doganale.

L'altro principio è sancito dall'art. 131: se la concessione della franchigia è subordinata all'osservanza di talune condizioni, l'interessato deve fornire alle competenti autorità una «idonea prova» di tale osservanza.

PARTICOLARI FRANCHIGIE PER LE IMPRESE

Una prima specie delle franchigie doganali che interessano più da vicino le imprese è quella relativa ai «beni di investimento ed altri beni strumentali, importati in occasione di un trasferimento di attività da un Paese terzo nella Comunità», disciplinata dagli articoli 32 - 38 del regolamento n. 918/83.

Si possono sintetizzare tali disposizioni in base al seguente schema espositivo:

- a) oggetto della franchigia;
- b) condizioni di ammissione.

Premesso che, ai sensi dell'articolo 32 del regolamento in esame, per «impresa» s'intende «una unità economica completa di produzione o servizi», e che la franchigia è applicabile per i beni di investimento e gli altri beni strumentali, appartenenti ad imprese che cessano definitivamente la loro attività in un Paese terzo *per venire ad esercitare una simile attività* nel territorio doganale della C.E.E., occorre precisare subito quali siano questi beni.

A termini dell'articolo 33 essi devono soddisfare ad un triplice requisito:

- 1) effettivo utilizzo nell'impresa durante almeno dodici mesi prima della data di cessazione dell'attività dell'impresa medesima nel Paese terzo da cui è trasferita;
- 2) destinazione agli stessi usi dopo il trasferimento;
- 3) attinenza con la natura e le dimensioni dell'impresa.

In particolare, nei successivi articoli 34 e 35 sono previste alcune specifiche esclusioni dal beneficio della franchigia.

L'articolo 34 si riferisce ai possibili destinatari del beneficio, e pertanto prevede che da esso vengano escluse le imprese il cui trasferimento nella C.E.E. abbia come causa, o scopo, la fusione o l'assorbimento con una impresa stabilita nella Comunità, *senza che vi sia creazione di nuova attività*. Dal canto suo, l'articolo 35 esclude dalla franchigia: i mezzi di trasporto, che non possano considerarsi «strumenti di produzione o servizi»; le provviste di ogni tipo, destinate al consumo umano o all'alimentazione degli animali; i combustibili e le scorte di materie prime o di prodotti lavorati o semilavorati; il bestiame in possesso dei commercianti del settore. Per quest'ultimo la franchigia viene comunque conces-

sa, in base al punto 1 dell'articolo 32, quando l'impresa trasferita è un'azienda agricola.

Oltre alle condizioni di precedente utilizzo, destinazione ed attinenza, di cui all'articolo 32, il regolamento n. 918/83 prevede altre condizioni per concedere la particolare franchigia in esame.

Esse sono stabilite dagli articoli 36 e 37, che rispettivamente dispongono:

a) salvo casi giustificati dalle circostanze, la franchigia non può essere concessa se la dichiarazione di importazione definitiva, concernente beni per i quali si chiede l'ammissione al beneficio, sia stata presentata oltre un termine di dodici mesi dalla data di cessazione dell'attività dell'impresa nel Paese terzo di provenienza;

b) per un periodo di dodici mesi dalla data di accettazione della dichiarazione per la importazione definitiva, i beni ammessi alla franchigia non possono essere oggetto di prestito, pegno, locazione o cessione, a titolo oneroso o gratuito, *senza preventiva comunicazione* alle autorità competenti.

L'articolo 37 dispone anche che quest'ultimo termine possa essere prolungato fino a trentasei mesi, per quanto riguarda la locazione o la cessione, laddove sussistano rischi di abusi.

La franchigia viene revocata se il prestito, il pegno, la locazione o la cessione avvengono entro il termine di cui sopra (dodici o trentasei mesi, a seconda dei casi). Ne scaturisce l'applicazione dei dazi all'importazione, relativi ai beni considerati, in base all'aliquota vigente alla data del prestito, del pegno, della locazione e della cessione.

Appare utile far presente che l'articolo 38 estende la concessione della particolare franchigia ai beni di investimento e agli altri beni strumentali, appartenenti alle persone che esercitano una libera professione e alle persone giuridiche che esercitano una attività senza scopo di lucro, ovviamente nel caso di trasferimento di tale attività da un Paese terzo nella Comunità ed osservate le condizioni e le modalità stabilite dagli articoli 32 - 37 ora illustrati.

Una seconda specie di franchigia doganale, che può interessare le imprese, è quella prevista per le «merci importate ai fini di prospezione commerciale», disciplinata agli articoli da 91 a 99 del regolamento in questione.

Essenzialmente, tali merci sono:

- 1) campioni di merci di valore trascurabile;

2) stampati ed oggetti a carattere pubblicitario;

3) prodotti utilizzati, o consumati, in occasione di una esposizione o di una manifestazione simile.

Circa il primo tipo di merci, per essere ammesse alla franchigia esse devono servire soltanto a procurare ordinazioni per la specie che rappresentano (art. 91).

Per quanto riguarda gli stampati ed oggetti a carattere pubblicitario, la franchigia doganale è concessa, in base all'art. 92, ai cataloghi, listini prezzi, istruzioni per l'uso o avvertenze commerciali, concernenti merci messe in vendita o date in locazione da una persona stabilita al di fuori della C.E.E. Medesima franchigia viene concessa al materiale pubblicitario relativo a prestazioni di servizi offerte, *sempre da persona stabilita in Paesi terzi*, in materia di trasporto, di assicurazione commerciale o di banca.

Senonché, a termini dell'articolo 93, per essere ammessi alla franchigia gli stampati devono riportare in modo visibile la denominazione della predetta persona, e non devono essere oggetto di spedizioni raggruppate dallo stesso mittente allo stesso destinatario. Inoltre, ogni spedizione può: contenere un solo documento, o una sola copia di più documenti, ovvero più copie di uno stesso documento. In quest'ultimo caso, il peso lordo totale non deve superare il chilogrammo.

Circa gli oggetti a carattere pubblicitario, l'articolo 94 prevede l'ammissione alla franchigia purché essi siano privi di valore commerciale, siano inviati a titolo gratuito dai fornitori alla loro clientela e, infine, non siano utilizzabili per alcun fine diverso da quello pubblicitario.

FRANCHIGIE PER MERCI DA ESPORRE, ANALIZZARE O PROVARE

Per completare l'illustrazione delle particolari franchigie che interessano direttamente le imprese, iniziata nel precedente paragrafo, occorre a questo punto incentrare l'attenzione sulle franchigie alla importazione definitiva per merci:

a) da utilizzare o consumare in occasione

di una esposizione o di una manifestazione simile;

b) da sottoporre ad esami, analisi o prove.

In ordine alle merci sub a), l'articolo 95 del regolamento n. 918/83 stabilisce che, per «esposizione o manifestazione simile», si intendono le esposizioni o manifestazioni organizzate a scopo commerciale, industriale, agricolo, artigianale, scientifico, tecnico, artistico, educativo, culturale, sportivo, religioso, sindacale, turistico, commemorativo e filantropico. Rientrano nella categoria anche le riunioni di rappresentanti di organizzazioni o gruppi internazionali, ma non le esposizioni organizzate a titolo privato in negozi o locali commerciali, per la vendita di merci di Paesi terzi.

Il citato articolo stabilisce pure che alla franchigia dai dazi all'importazione sono ammessi:

1) i piccoli campioni rappresentativi di merci, fabbricate in Paesi terzi, destinati ad una esposizione o manifestazione simile;

2) merci importate unicamente per la loro dimostrazione o strumentali alla dimostrazione di macchine ed apparecchi fabbricati in Paesi terzi;

3) materiali diversi di scarso valore (colori, vernici, carta da parati, ecc.) per la costruzione e l'addobbo di padiglioni provvisori, nonché materiali a carattere pubblicitario, per essere utilizzati in esposizioni e manifestazioni simili, ed ivi essere anche distrutti in seguito al loro stesso utilizzo.

Fra le predette merci non possono annoverarsi, a termini dell'articolo 99, i prodotti alcolici, i tabacchi greggi e lavorati, i combustibili ed i carburanti.

Ulteriori limitazioni sono contenute negli articoli 96, 97 e 98. Essenzialmente, esse consistono nel circoscrivere la concessione della franchigia all'importazione definitiva dei piccoli campioni, delle merci e dei materiali di cui sopra, purché si tratti di spedizioni e distribuzioni *gratuite* che, per il loro valore globale e la loro qualità, siano *proporzionate* al carattere della manifestazione, al numero dei visitatori e all'importanza della partecipazione dell'espositore.

Un altro tipo di franchigia dai dazi all'importazione è quello che riguarda le merci destinate ad essere sottoposte ad esami, analisi o prove per determinare la composizione, la qualità o le altre caratteristiche tecniche, o ai fini informativi o ai fini di ricerca.

Enunciato dall'articolo 100 del regolamento in esame, tale tipo di franchigia è disciplinato dai successivi articoli 101 - 106.

Dal complesso di questi articoli risultano talune condizioni ed esclusioni. In base al combinato disposto degli articoli 101 - 103, la franchigia è concessa solo per le quantità di merci *strettamente necessarie* al conseguimento dello scopo per cui sono importate, e tali quantità devono essere *interamente consumate o distrutte* nel corso degli esami o delle analisi o delle prove. Tuttavia, i prodotti residui, soggetti ai dazi all'importazione che loro sono propri, possono essere esentati da tali dazi se essi siano distrutti, o ceduti gratuitamente allo Stato, oppure spediti al di fuori della Comunità (articoli 104 - 105).

Circa gli esami, le analisi o le prove, l'articolo 102 sancisce che non deve trattarsi di operazioni di promozione commerciale, mentre l'articolo 106 stabilisce che le competenti autorità fissino il relativo termine e le formalità da espletarsi per garantire l'utilizzazione delle merci ai fini previsti.

Oltre alla franchigia prevista dall'articolo 110 per materiali vari (come corde, paglia, tele, carte e cartoni, legno e materie plastiche), utilizzati per lo stivamento e la protezione delle merci durante il loro trasporto da un Paese terzo nella CEE, e *normalmente non utilizzabili una seconda volta*, esiste infine una ultima specie di franchigia che può interessare le imprese.

Essa riguarda la «documentazione di varia natura», alla quale si riferisce l'articolo 109.

Infatti, tra le varie specie di documentazione, ammissibili alla franchigia dai dazi all'importazione in base a tale articolo, figurano le seguenti:

- relazioni, resoconti di attività, note informative, prospetti ed altri documenti, redatti da società, aventi sede in un Paese terzo, e destinati ai portatori o sottoscrittori di titoli emessi da tali società;
- supporti registrati, spediti gratuitamente nella CEE;
- formulari, titoli di trasporto, polizze di carico ed altri documenti commerciali e di ufficio;
- fotografie, diapositive e cartoni per matrici di fotografie, anche contenenti didascalie, spediti da un Paese terzo ad agenzie di stampa o case editrici di giornali e periodici, situate nella Comunità.

Circa i formulari, è da precisare che essi

possono essere importati in franchigia dai dazi se siano destinati ad essere utilizzati quali «documenti ufficiali» per la circolazione internazionale di veicoli o merci, ovvero se spediti da imprese di trasporto o alberghiere, situate in un Paese terzo, ad uffici di viaggio stabiliti nella CEE.

Unitamente ai titoli di trasporto, alle polizze di carico ed agli altri documenti commerciali e di ufficio, i formulari sono inoltre ammessi alla franchigia dai dazi all'importazione *se «usati»*.

In definitiva, considerate le dimensioni delle relazioni economiche internazionali, le franchigie consentite dall'articolo 109 corrispondono notevolmente alle esigenze delle imprese, facilitandone i rapporti con un alleggerimento degli oneri.

E al riguardo non si può che auspicare un ampliamento sia della documentazione, ammissibile al beneficio della franchigia doganale, sia delle figure di impresa, destinatarie del beneficio medesimo. Considerando l'odierna divisione internazionale del lavoro, dalla quale scaturisce la necessità di continui scambi informativi, documentali ed operativi, non sembra infatti più possibile penalizzare, con infime riscossioni daziarie, tali scambi. Essi sono la linfa da far muovere liberamente, poiché l'insignificante utile fiscale non potrebbe mai compensare il danno derivante all'economia dalla mancata, relativa franchigia.

UN'IPOTESI DI ARREDO URBANO PER BIELLA

Lucio Furno - Chiara Grosso

Il tema del significato dello spazio collettivo nella città è oggetto, in questi ultimi anni, di dibattito teorico e di proposte progettuali. La città di oggi, bloccata nella sua crescita, sta riscoprendo nella riqualificazione dei suoi spazi di relazione, così come in quella della preesistenza edilizia, il principale strumento per la sua riabilitazione.

Lo studio verifica, in una proposta di rinnovo del principale percorso commerciale del Centro storico di Biella, la metodologia sviluppata sul tema da un gruppo di ricerca della Facoltà di Architettura di Torino, coordinato da Chiara Ronchetta e Andrea Job.

I risvolti progettuali fanno riferimento alla tesi di laurea discussa nel 1983 dagli autori, relatore il prof. arch. Chiara Ronchetta.

L'ARREDO URBANO NELLA RIQUALIFICAZIONE DEI PERCORSI DELLA CITTÀ

L'invivibilità dei centri urbani è anche il prodotto di una sempre minore identificabilità del loro spazio pubblico, scarsamente definito nei suoi aspetti morfologici e funzionali: se il cittadino non si riconosce nel suo ambiente costruito non ne memorizza e non ne usa che una parte limitata. Con isolate eccezioni la recente accelerata trasformazione delle città ha del tutto trascurato la natura dello spazio pubblico di espressione del collettivo ed il suo ruolo di elemento di coesione sociale, per arrivare al suo declassamento a prodotto «di risulta» dell'attività edilizia focalizzata al più sull'«habitat» individuale. I decenni del «feticcio automobile» hanno poi prodotto situazioni di monopolio nell'uso della strada, attrezzata «ad hoc» e adeguata, talvolta con violenza, alle specifiche necessità della percorrenza motorizzata; producendo inoltre un'eccessiva unificazione segnaletica o comunicativa attraverso l'invasione dei suoi segni standardizzati.

La riqualificazione dello spazio collettivo proprio attraverso il recupero della sua diversificazione funzionale, della sua leggibilità e il potenziamento del suo grado di fruizione passa anche attraverso interventi di arredo urbano. Con questo termine definiamo qui la pianificazione degli spazi «in negativo» nel loro complesso, cioè l'analisi e la progettazione degli spazi di relazione, correlata ad un ruolo funzionale definito. Una disciplina dunque che non si esaurisce nella progettazione decontestualizzata degli elementi puntuali, settore operativo peraltro a sé stante e da lungo tempo definito e sperimentato. «Arredo urbano» dunque come disciplina che investe tutte le componenti dello spazio collettivo, da trattarsi congiuntamente a livello sia progettuale che operativo, nella direzione della rivalu-

tazione della scena urbana al rango di prodotto progettuale.

Con questo non si intende affermare che simili problematiche possano essere risolte autonomamente, senza l'ausilio delle altre discipline che si occupano del «problema città». La pianificazione dell'arredo urbano, nei suoi momenti sia conoscitivi che normativi e progettuali dell'infrastruttura dello spazio collettivo, è da vedersi come operazione contestuale alla pianificazione urbanistica, momento complementare e integrativo nella formazione degli strumenti di controllo sulle trasformazioni urbane. In questo senso in Francia il «Ministero per la Qualità della Vita» ha istituito in «Equipes mobiles» gruppi articolati di specialisti: urbanisti, storici, architetti, sociologi e psicologi, tecnici del verde, del traffico e dell'illuminazione.

In questo quadro acquistano un significato rilevante anche le operazioni che sono rivolte alla riqualificazione della superficie della città, a prescindere dalle effettive possibilità di un effetto di riverberazione in una più profonda riqualificazione del tessuto edilizio. Si verifica sovente infatti che interventi di rinnovo urbano, anche a livello di superficie, inducano processi di riqualificazione di più ampia portata: funzionale, edilizia e di immagine, innescando processi di rinnovo spontaneo che coinvolgono a catena interessi pubblici e privati. La pedonalizzazione di percorsi urbani è stata finora uno degli interventi su cui maggiormente si è misurata la validità della riorganizzazione dello spazio collettivo, per la molteplicità dei requisiti cui un simile intervento è chiamato a rispondere e per l'immediata verifica da parte di un'utenza dagli interessi molto diversificati.

Spesso però la sua realizzazione non è concepita come riprogettazione alla scala microurbana, ma si esaurisce nell'interdizione di una funzione, dimenticando che molti sono i fattori in gioco nel determinare le ragioni e la riuscita, o viceversa la disfatta,

di operazioni di questo tipo: fattori connessi con la geografia urbana, come un'adeguata articolazione di funzioni diverse e complementari, il sistema delle comunicazioni, dei trasporti e così via. Non meno importanti sono i fattori legati all'immagine dell'intorno edilizio, e la maggiore o minore misura in cui il fruitore è messo nelle condizioni di leggere lo spazio circostante secondo un processo che porta all'identificabilità della scena urbana da parte dell'individuo.

È dunque improbabile che là dove la conversione in percorso recuperato al transito pedonale si traduce solo in una più o meno giustificata misura punitiva nei confronti del mezzo motorizzato si possa incentivare la fruizione del percorso stesso, sempre che questo non sia di per sé un insostituibile polo di aggregazione collettivo.

È indispensabile infatti, come bene individuato da Koenig, un «restauro culturale» della città: «Un esempio per tutti: una strada pedonalizzata, ma che mantenga i marciapiedi, l'asfalto e l'illuminazione fatta per le auto, non comunica che in piccola parte i valori che vorrebbe riconquistare... Via l'asfalto, per prima cosa, che non ha più ragione di essere. Questo è il primo segno da eliminare, da sostituire con materiali che i piedi dell'uomo è abituato a sentire come suoi: ed ogni città ha i suoi segni caratteristici. Così si comincerebbe una prima differenziazione: già dal materiale usato, dal suo segno si potrebbe riconoscere almeno la regione.

Il secondo segno da buttare giù..., sono i cartelli stradali. La segnaletica standard, fatta per essere letta da chi guida l'automobile, invadente, straniante... Eliminati tutti questi rumori fisici e semantici (dal rumore vero e proprio dei motori alla paura di loro), può cominciare il vero e proprio arredo urbano»¹.

La strada urbana, è bene ricordarlo, nasce con una connaturata sovrapposizione di funzioni. Anche senza giungere ai parossismi degli ultimi decenni, i problemi del traffico non sono poi così recenti: alcune antiche soluzioni che formalizzano una articolata separazione del transito pedonale sono quotidianamente sotto gli occhi di tutti; basta pensare al portico e alla galleria. Anche se da leggersi come prodotto dei criteri di decoro o di rappresentatività di un gruppo di potere, sia esso il sovrano assoluto o la classe borghese emergente, la

loro realizzazione è sempre sostenuta dall'esperienza storica e da una profonda conoscenza della struttura della città.

Non è quindi giustificabile oggi ridurre la portata di simili problematiche ad una pura quantificazione dettata da teorici criteri urbanistici, risolta nella progettazione a tavolino dell'«isola pedonale-tipo», valida cioè in qualunque contesto; o, peggio, relegandone separatamente le soluzioni operative ad iniziative autonome e sordinate.

La riqualificazione degli spazi collettivi è dunque un problema progettuale, alla scala microurbana; le questioni relative alla viabilità o al design sono solo due dei risvolti operativi.

VIA ITALIA: ASSE PRIMARIO COMMERCIALE DI BIELLA

«... Biella aveva fin da epoca remotissima due importanti mercati settimanali e due fiere annuali. In queste occasioni affluivano in città, da tutte le limitrofe vallate, tanto per le provviste quanto per lo smercio dei prodotti industriali e caseari, grande quantità di persone con i classici cestoni sulle spalle. La contrada Maestra, le vie principali, il prato della fiera e i negozi, in certe ore, riferiscono i documenti settecenteschi, erano così affollati che era impossibile transitare senza essere graffiati dai cestoni o aver strappati i vestiti...»².

Quello che può sembrare un curioso problema degli ultimi anni del settecento, testimonia come via Italia abbia da sempre assunto il ruolo di primaria via commerciale in Biella. La ricerca svolta nell'Archivio storico comunale riguardante le concessioni edilizie dal 1835 al 1930, dimostra questa tesi: infatti i documenti riguardanti modifiche o aperture di nuovi negozi lungo l'attuale via Italia, sono più di cento e di gran lunga più numerosi di quelli delle altre zone del centro storico. D'altra parte, nella classificazione delle contrade, inclusa nel primo Regolamento edilizio della città di Biella risalente al 1835, la «Contrada da Porta Torino sino a San Rocco di Riva» (attuale via Italia) appariva prima tra quelle di prima classe.

Oggi la via è asse di importanza primaria per il commercio, situazione che ha il suo

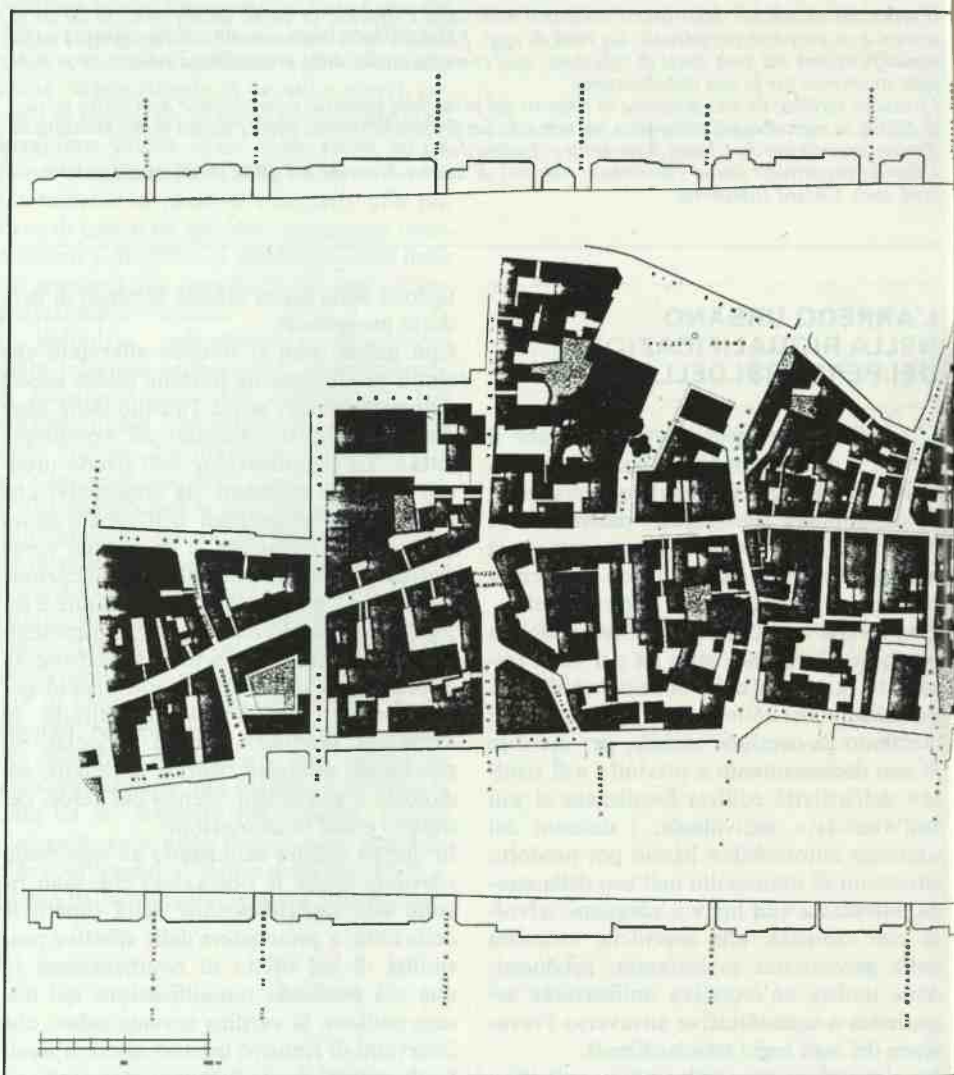
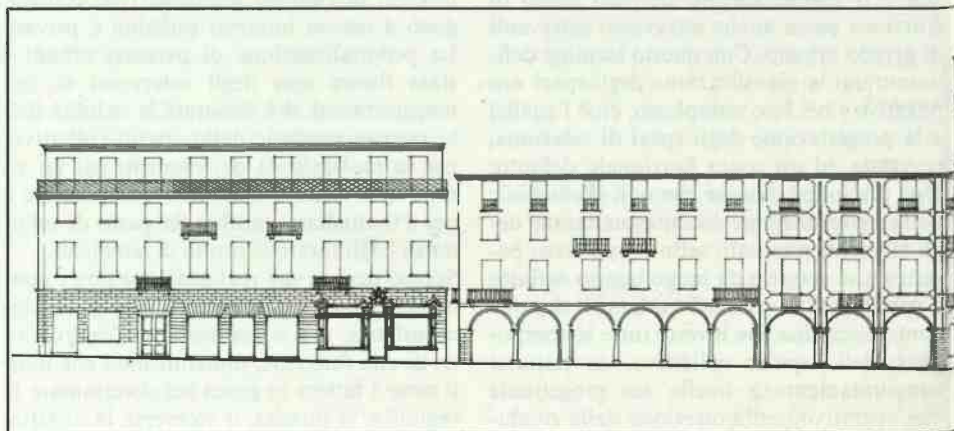
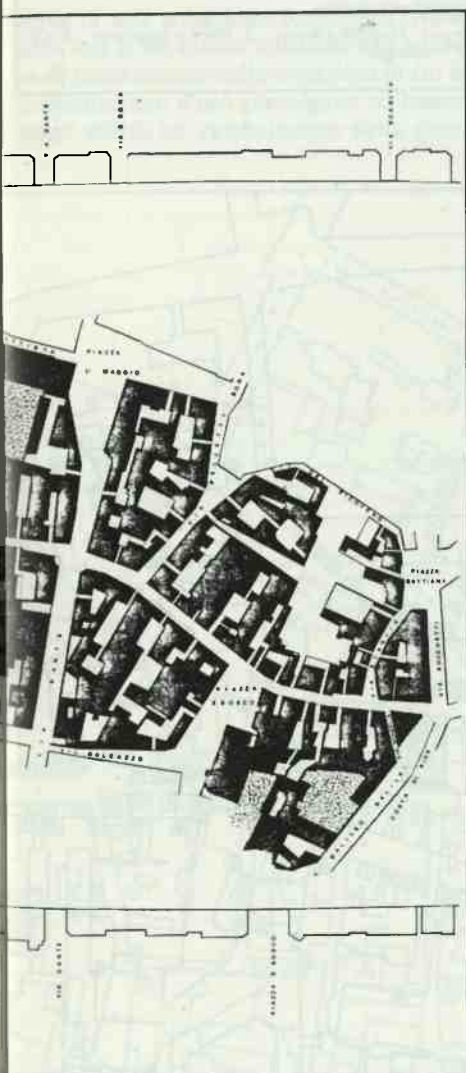


Fig. 1 - Pianta di via Italia (Biella) e sky line.

Fig. 2 - Prospetto degli edifici nel tratto campione compreso tra via Marconi e piazza S. Marta. Particolarmente significativo in quanto sintetizza le caratteristiche architettoniche del centro storico.





stiche della via: l'accostamento di strutture di alto valore decorativo con altre più povere e la presenza a tratti di passaggi porticati.

baricentro ideale in corrispondenza del Palazzo Comunale e della via Duomo. Infatti, dall'incrocio con viale Matteotti fino alla via S. Filippo, ogni possibile vano al piano terra sulla via è occupato da attività commerciali e per di più la favorevole localizzazione fa sì che anche attività di secondo rango (che normalmente hanno influenza a scala di isolato) assurgano ad importanza urbana. All'opposto, da via S. Filippo fino all'incrocio con via Galileo, la situazione man mano, paradossalmente, si inverte: Riva, che un tempo era quartiere ricco e di importanza rilevante per la sua localizzazione strategica di cerniera tra i collegamenti con le vallate retrostanti, tende ad assumere un ruolo sempre più marginale nell'economia urbana e la causa è certamente l'espansione della città verso il polo opposto. Si può quindi dividere idealmente via Italia in due parti antitetiche: l'una, asse primario commerciale e direzionale, caratterizzato da interventi di valorizzazione fisica e funzionale (zona pedonale), l'altra che procede verso livelli progressivi di obsolescenza e di degrado.

L'analisi delle attività presenti lungo la via, porta a considerare anche l'intorno delle vie trasversali che costituiscono le propaggini commerciali naturali dell'asse principale; l'area di studio è stata così estesa a quelle zone che costituiscono il completamento di via Italia.

Le attività presenti sono state distinte in cinque classi:

- attività commerciali di primo rango, di influenza urbana ed extraurbana;
- attività commerciali di secondo rango, di influenza a scala di isolato;
- altre attività commerciali che non effettuano unicamente scambi di merce, ma

che contribuiscono alla produzione (bar, ristoranti, alberghi, ...);

— servizi;

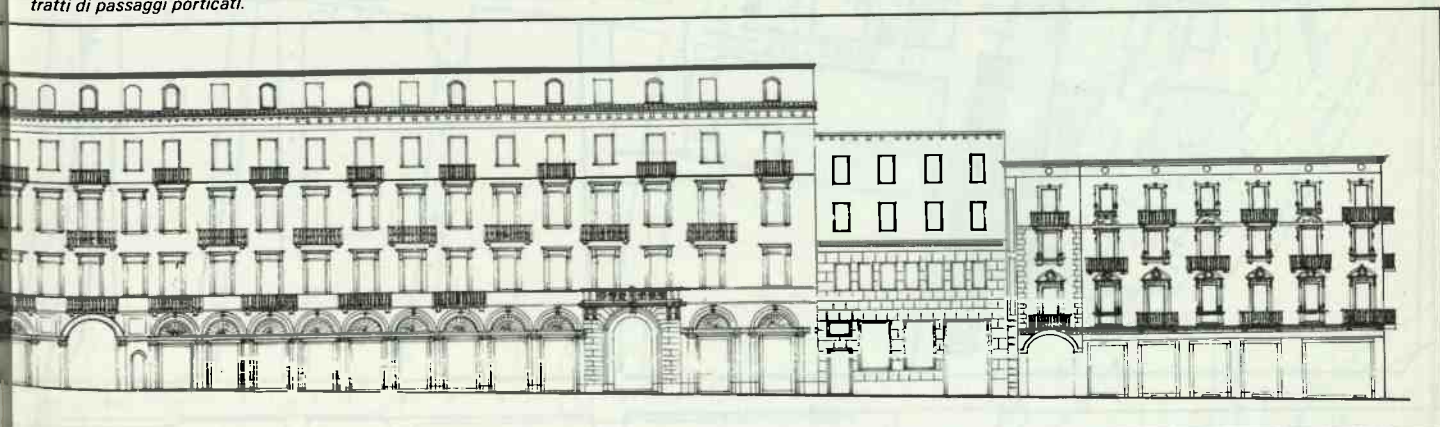
— attività all'ingrosso.

Una lettura obiettiva, porta ad analizzare i dati in base alla suddivisione della via nelle due parti succitate.

Attività	da viale Matteotti a via S. Filippo	da via S. Filippo a via Galileo
Attività I rango	61,5%	37%
Attività II rango	19,0%	29%
Servizi	12,0%	14%
Altre attività	7,0%	18%
Attività all'ingr.	0,5%	2%

Appare evidente come il primo tratto sia caratterizzato da attività di primo rango, mentre il secondo vede una situazione di maggiore equilibrio.

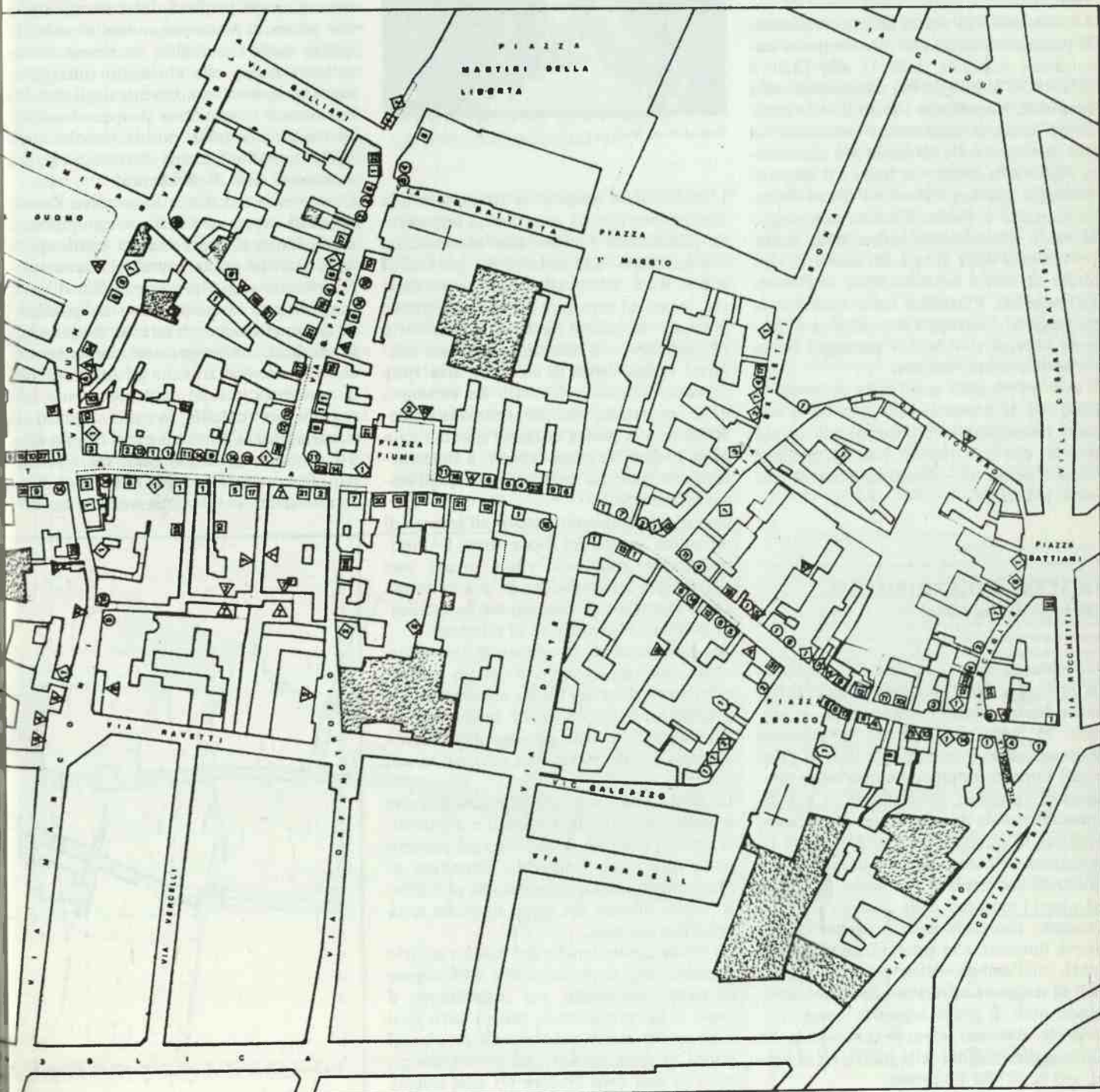
Occorre inoltre precisare come, nel primo tratto, le attività di primo rango siano esercitate in strutture di notevole attrazione urbana ed i servizi siano in gran numero rappresentati da attività terziarie; nel secondo tratto, i servizi sono quasi esclusivamente rivolti all'estetica e l'igiene della persona e fra le altre attività predominano i bar quali unici luoghi di ritrovo e di aggregazione della vita collettiva di quartiere. Le due zone precedentemente individuate (zona nord e zona sud) stanno vivendo due fasi diverse di trasformazione che d'altra parte sono tipiche dei centri storici. La zona nord, dopo una fase di degrado edilizio che ha peggiorato le condizioni abitative, ha visto aggiungersi ai vecchi abitanti gruppi di popolazione a basso reddito, in



cerca di una abitazione economica. Nella zona sud si sta invece attuando una politica di ricostruzione delle abitazioni in cui le trasformazioni d'uso prevalgono ed hanno come effetto un cambiamento della com-

posizione sociale residente ed un aumento delle attività terziarie. Esempio evidente e significativo è il continuo espandersi degli istituti bancari. La presenza prevalente di attività terziarie e

commerciali fa sì che al di fuori degli orari di lavoro la via risulti pressoché deserta. Anche le strutture che tradizionalmente fungono da poli di attrazione, quali i bar e l'unico cinematografo, non assolvono com-



pletamente la loro funzione, infatti solo i bar di strettissima influenza di quartiere rimangono aperti in ore serali ed il cinema proietta esclusivamente films di scarso valore culturale e commerciale, non qualificandosi quindi come fulcro di interesse urbano.

Attualmente è in vigore un provvedimento di pedonalizzazione che interrompe la circolazione veicolare dalle 11 alle 12,30 e dalle 16,30 alle 19,30 ma unicamente nella zona sud. Nonostante i disturbi e la mancanza totale di attrezzature necessarie ad una zona pedonale (di cui la più elementare riguarda la sosta), via Italia è il luogo di passeggio più apprezzato ed ormai istituzionalizzato di Biella: il sabato pomeriggio la via è letteralmente invasa dalla gente, proveniente dalla città e dai dintorni, che, anche se non è espressamente interessata agli acquisti, è attratta dalla tradizionale passeggiata. Purtroppo la mancanza di percorsi alternativi riduce il passeggio in un monotono avanti-indietro.

L'aver privilegiato con l'isola pedonale la zona sud ha acuito lo squilibrio tra le due parti danneggiando e ghettizzando la più povera, che attualmente vede un perenne doppio senso di circolazione anche nei punti più stretti.

IPOTESI RIDISTRIBUTIVA DELLE FUNZIONI

Il problema del «dosaggio» delle funzioni da prevedere nella riorganizzazione di tessuti edilizio-urbanistici preesistenti, è delicato. In questi casi, infatti, la presenza contemporanea e integrata di tutte le principali funzioni urbane (commerciale, direzionale, culturale, residenziale,...) è indispensabile, «sia per mantenere e utilizzare appieno le caratteristiche ambientali e tipologiche dell'area, sia per ottenerne una utilizzazione estesa a più fasce di utenza ed a tutti i momenti della giornata»³. Concetto risolutore nella progettazione di nuove funzioni, è la gerarchizzazione degli spazi, nell'ambito della quale si creano poli di maggiore attrazione, sequenze omogenee, nodi. È anche seguendo questo criterio che abbiamo esteso lo studio sulla via alle sue diramazioni, alle piazze ed ai cortili che su di essa si aprono.



Veduta di via Italia.

L'analisi delle funzioni ci ha portato alla convinzione che sia di primaria importanza rivitalizzare l'intero asse commerciale «inventando» una condizione per cui il Rione Riva, posto all'estremo nord della via, venga ad assumere un ruolo di grande interesse. In questo modo si riuscirebbe a riequilibrare una situazione che sta causando la decadenza di un'estesa area ricca di valori storico-ambientali. La creazione di un importante polo di attrazione richiamerebbe una grossa fascia di utenza, sia a scala locale che extra-urbana, e innescerebbe un processo spontaneo di riqualificazione generale.

Con lo sventramento attuato all'interno di un ampio isolato del Rione Riva, l'Amministrazione comunale vuole creare uno spazio con caratteristiche di piazza intesa come momento di integrazione fra residenza privata e vita pubblica di relazione.

Per incrementare le valenze di tale intervento occorre, secondo il nostro parere, abbattere le barriere fisiche che separano le proprietà private da quelle pubbliche, recuperando così molti passaggi alternativi e aprendo cortili interni, ora riservati ai soli residenti.

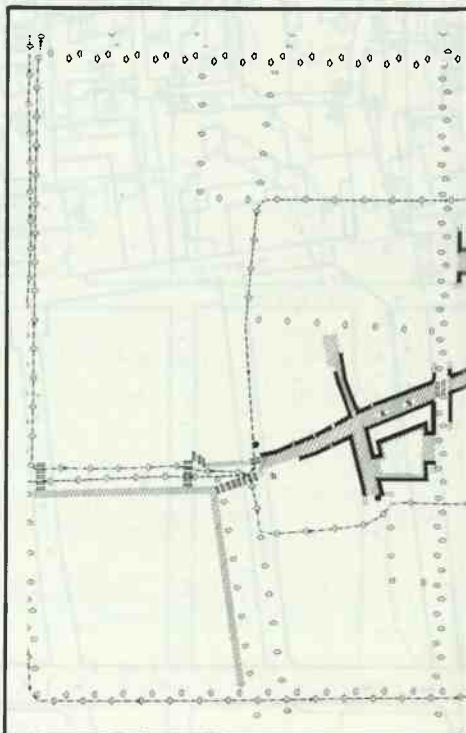
In questo modo si riuscirebbe a incentivare le numerose attività artigianali e di pubblici esercizi (trattorie, caffè, ecc.) già presenti nella zona e si favorirebbe l'apertura di nuove strutture commerciali che potrebbero essere inserite nei locali al piano terra tuttora inutilizzati.

Le stesse caratteristiche del tessuto edilizio esistente non si prestano alla edificazione di nuove emergenze, ma suggeriscono il riuso delle preesistenze che in certi casi sono anche molto rappresentative, sia dal punto di vista storico che architettonico, come la casa della Sindone (ex casa Rondi),

edificio del XVII secolo, e la casa Avogadro.

Il recupero dell'esistente, unito alla creazione di nuove strutture basamentali di tipo commerciale, porterebbe alla creazione di angoli certamente suggestivi, commercialmente proficui, interessanti anche dal punto di vista puramente visuale. In questo modo si vedrebbe incrementato l'uso della piazza che altrimenti rimarrebbe uno spazio fruito unicamente dagli abitanti del rione e l'operazione si ripercuoterebbe in modo altamente positivo anche sugli edifici non direttamente interessati che ora versano in stato di decadenza.

L'intervento nel Rione Riva non è l'unica possibile espansione dell'asse commerciale di via Italia, in quanto tutti i cortili aperti su di essa che ospitano attività commerciali ci hanno suggerito l'eventualità di altre ramificazioni in questo senso. La possibilità di penetrazione all'interno degli isolati in modo da creare percorsi alternativi anche a diretto contatto con gli ambiti privati di residenza, risulta particolarmente opportuna per via Italia, in cui il rapporto altezza-larghezza è in certi punti troppo alto. «Il continuo passaggio dagli spazi principali di scorrimento a quelli, più raccolti e caratterizzati, delle vie trasversali, dei cor-



Per ottenere «una riqualificazione dello spazio collettivo promuovendolo da semplice canale di traffico a vero e proprio momento di vita comune in diretta connessione con le attività residenziali, commerciali, direzionali e culturali, che normalmente sono svolte all'interno degli edifici»⁵, occorre ribaltare all'esterno quante di queste attività è possibile. Alla luce di que-

Per raggiungere questo obiettivo, in primo luogo vanno tenuti presenti i rapporti che l'area deve avere con il sistema viario urbano e interurbano e, soprattutto, con i problemi inerenti l'accessibilità all'area stessa. «È evidente, infatti, che il successo di tali realizzazioni è legato soprattutto alla loro capacità di attrazione... che deve essere pertanto esplicitata attraverso facili e

UN ELEMENTO DI ARREDO: LA PAVIMENTAZIONE

Anche per questo motivo abbiamo voluto conoscere la consistenza quantitativa e qualitativa della pavimentazione tuttora esistente ricercandola, oltre che lungo le vie pubbliche, negli androni e nei cortili delle proprietà private. Questa operazione è servita a noi stessi per trarre utili suggerimenti alla progettazione e vuole avere l'obiettivo di valorizzare e tutelare beni che

Faccendo riferimento a una ricerca d'archivio precedentemente svolta nell'ambito di una tesi di laurea⁷, constatiamo che antecedentemente al 1929 i sistemi adottati per la pavimentazione delle principali vie e piazze del centro erano il selciato con copia di rotaie, l'acciottolato e il pavimento con prismi.

Lo stato attuale della pavimentazione vede la coesistenza di svariati materiali. Dal 1930 l'intera pavimentazione originaria della via Italia è stata via via sostituita, ad eccezione dei marciapiedi, da cubetti di porfido, materiale che a tratti ritroviamo anche nelle vie Marconi, S. Filippo, piazza S. G. Bosco, S. Marta. Cubetti di sienite sono stati usati in via Scaglia; prismi di sienite in parte della via Marconi, via Vescovado, via S. Filippo, per tutta la piazza Fiume. Tutti i marciapiedi e i sottoportici sono quasi esclusivamente in lastre di sienite, salvo rare eccezioni di lastre di gneiss. Rimangono due importanti esempi di ciottolato: uno ancora completamente integro e di pregevole fattura davanti alla Chiesa della S. Trinità; l'altro, in piazza Duomo, in pessimo stato di conservazione tanto che, in special modo nei mesi estivi, è qua-

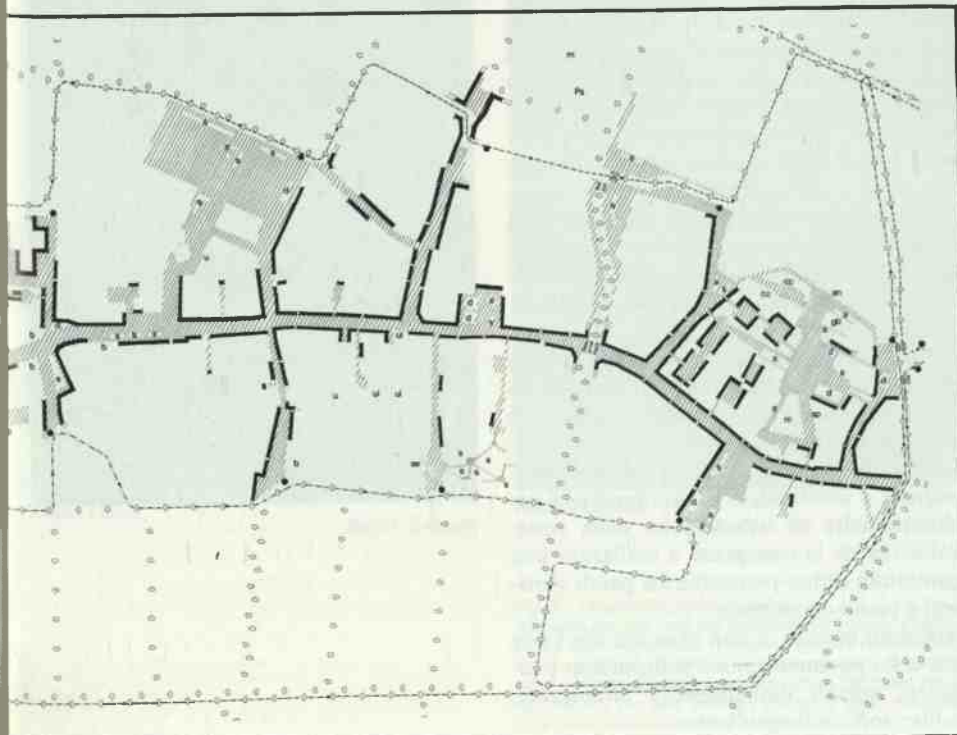
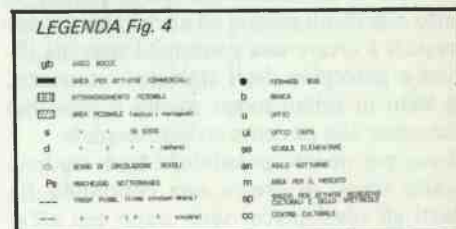


Fig. 4 - Progetto delle funzioni.

I mezzi pubblici ed i mezzi privati trovano canali di scorrimento tangenziali all'area e due assi di attraversamento identificati in via XX Settembre e via Dante. I bus hanno punto di attestamento in diretto contatto con lo spazio pedonale e godono della possibilità di usare alcuni percorsi preferenziali. I mezzi privati hanno come punti di attestamento il previsto parcheggio sotterraneo di piazza Martiri, collegato sia direttamente al percorso pedonale di via S. Filippo, che al rione Riva, tramite un passaggio pedonale che attraversa il flusso automobilistico di piazza 1° Maggio, reso più lento per l'uso di una nuova geometria viaria, e il parcheggio di fronte ai Giardini Pubblici, in comunicazione con la zona pedonale attraverso gli stessi.

Mentre è relativamente facile mantenere sufficientemente lontano il traffico motorizzato, non è assolutamente possibile prescindere da quello necessario al rifornimento delle attività commerciali presenti nell'area e all'accessibilità alle abitazioni da parte dei residenti. A questo proposito, abbiamo optato per la concessione del transito unicamente dalle tarde ore serali alle prime ore mattutine, anche se ciò comporta la rinuncia di parte dell'arredo urbano, soprattutto nei tratti più stretti della via.





Via Italia.



Via Marconi.



Via Vescovado.



Piazza Fiume.



Vicolo Mondella.



Via Orfanotrofio

Fig. 6 - Le vecchie pavimentazioni.
 Appaiono ancora oggi più gradevoli del manto d'asfalto per la loro diversificata tessitura e perché contribuiscono a creare un ambiente a misura d'uomo, in quanto oltre a rispondere a precisi requisiti di carattere tecnico, offrono un lato artistico frutto di una manualità oggi quasi completamente scomparsa.

I NEGOZI COME ELEMENTO DI ARREDO

L'analisi delle strutture commerciali focalizza una immagine della città strettamente connessa ai percorsi di ogni giorno; gli esercizi commerciali costituiscono un vero e proprio zoccolo basamentale dei palazzi, ed un effettivo luogo di relazione tra il passante e il costruito; essi sono infine il segno altamente personalizzato nello spazio pubblico di una funzione del tutto privata, quindi assumono «un duplice significato: quello ambientale volto a mantenere quegli oggetti che accostati l'uno all'altro caratterizzano uno spazio urbano con una presenza di valore storico e di costume; e quello documentario, di testimonianza di tecniche costruttive e di abilità di vere e proprie scuole artigianali»⁹.

Il primo Regolamento edilizio di Biella del 1835 segna la data oltre la quale sono reperibili nell'Archivio storico del comune i documenti relativi alle licenze concesse per la edificazione di nuove strutture. Per quanto riguarda la sola via Italia e immediati dintorni e unicamente per gli oggetti di arredo commerciale, abbiamo reperito una ricca documentazione¹⁰ che testimonia una forte concentrazione lungo quest'asse di consolidata specializzazione funzionale. I primi documenti si riferiscono a strutture di gusto particolarmente semplice e il materiale usato è il legno, mentre, addentrando nel secolo, le vetrine assumono caratteri via via di maggiore decoratività e rappresentanza e le strutture in ferro sostituiscono quelle più facilmente deperibili in legno. Il periodo aureo dell'uso della ghisa e del ferro è negli anni a cavallo del secolo, anche se non mancano esempi ragguardevoli in epoca più tarda.

Anche nell'ambito ristretto di una sola via, si può notare come la permanenza di questi arredi sia legata al declino di una zona ed al conseguente rallentato ritmo di rinnovo delle relative strutture di arredo, salvo quegli oggetti di dichiarato valore eccezionale che ovunque sono stati conservati o restaurati.

Abbiamo individuato e classificato gli elementi dell'arredo commerciale usando la terminologia e le tipologie emerse dagli studi effettuati sull'argomento dalla prof. Ronchetti e dai suoi collaboratori¹¹.

CITTÀ DI BIELLA. INDIVIDUAZIONE E CLASSIFICAZIONE DI ELEMENTI DI ARREDO URBANO		CLASSE TIPOLOGICA	SCHEDA
LUOGO V. Italia 38 A		DEFINIZIONE DEL BENE Negozio di valore storico-artistico. Tipo = significativo per la struttura commerciale, a monoblocco del primo quarto del '900.	
OGGETTO Negozio - drogheria			
DENOMINAZIONE Drogheria Carpano			
SCHEDA TIPOLOGICA	TIPOLOGIA	monoblocco	NOTE La scritta attuale rossa su sfondo beige lascia intravedere la precedente di colore oro in campo nero su pannello metallico con vetro.
	IMBOSCA PEGIA CORNICE	spinta su vetro	
	DECORAZIONI	motivi lineari e figurati in ghisa	
	BERRAMENTO	ferro e ghisa	
	EDICOLO	assente	
SCHEDA INTERNA	STATO DI CONSERVAZIONE	buono	NOTE L'arredo interno mostra decorazioni che riprendono i motivi geometrici della struttura esterna.
	ARREDO ORIGINALE CONSERVATO	si	
	ARREDO ORIGINALE RESTITUITO	no	
ELEMENTI DI IDENTIFICAZIONE FOTOGRAFICA			



CITTÀ DI BIELLA. INDIVIDUAZIONE E CLASSIFICAZIONE DI ELEMENTI DI ARREDO URBANO		CLASSE TIPOLOGICA	SCHEDA
NOTIZIE STRUTTURE	DATA DI COSTRUZIONE	1902	NOTE L'intero bene, per l'eccezionalità dei suoi caratteri va salvaguardato auspicando una manutenzione più sollecita delle parti in ferro.
	DATA DELL'ULTIMO RINNOVAMENTO		
	DATA DELL'ARREDO	1902	
	DATA DELL'ULTIMO RINNOVAMENTO DELL'ARREDO		
RIFERIMENTI D'ARCHIVIO E BIBLIOGRAFICI Arch. Stor. del Com. n. 40 Città di Biella. Licenze edilizie dal 1845 al 1900.			
INDICAZIONI DI DISCIPLINA			
FOTOGRAFIE			

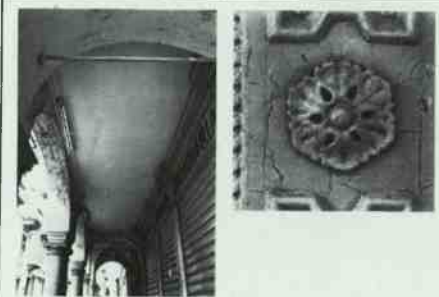


Fig. 7 - Esempi di schedatura di elementi dell'arredo commerciale. Schede I.C.

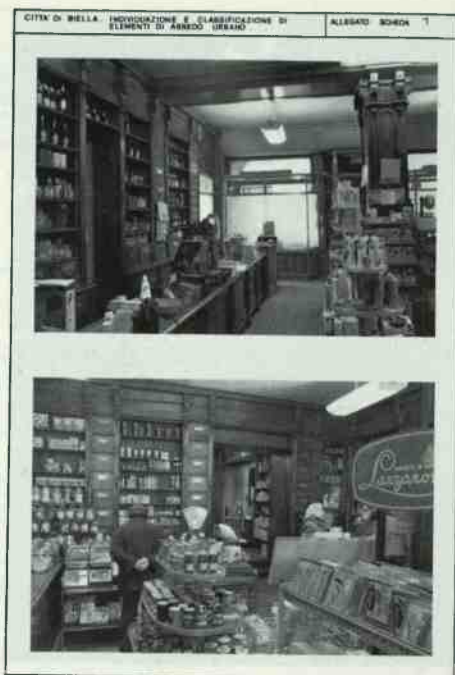


Fig. 7 bis - Foto d'interno.

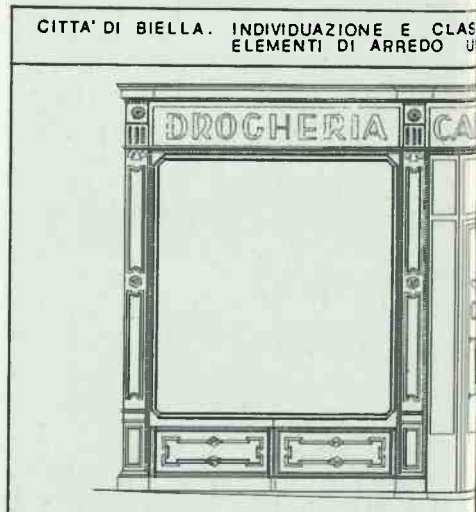
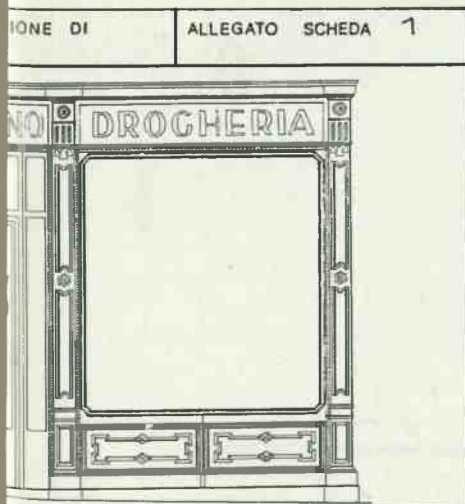
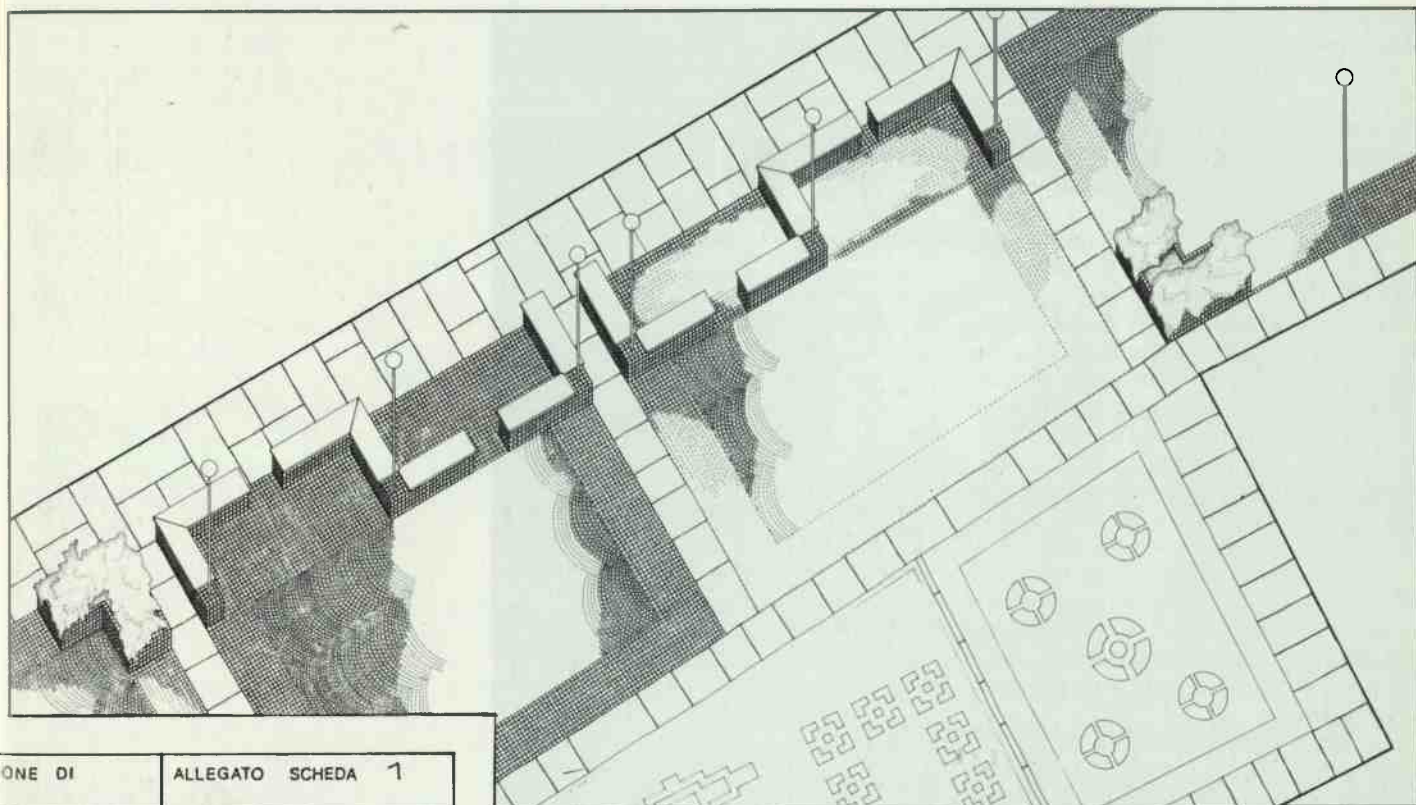


Fig. 7 ter - Rilievo motivi decorativi strutture esterne.

A Biella, i regolamenti edilizi, a cominciare dal primo del 1835, non hanno mai permesso che oggetti di arredo commerciale sporgessero più di 10 cm dalla linea del muro, così come anelli, uncini, sedili, paracarri ed altri oggetti situati ad un'altezza minore di tre metri dal suolo perché non ostacolassero il libero passaggio¹². Tale divieto ha fatto sì che il «monoblocco» in Biella abbia una struttura di minor rilievo



zione in due o tre volumi separati da colonnine in ferro e ghisa con evidenti funzioni strutturali e, talvolta, il portainsegna sporge dal filo del muro contribuendo a dare una immagine diversa codificabile con una classe a sé stante.

Lungo la via Italia e le sue dirette ramificazioni abbiamo schedato 66 negozi appartenenti al periodo preso in esame, di cui la stragrande maggioranza, il 62%, è classificabile come serramento in luce, il 23% monoblocco, il 15% monoblocco in luce.

ELEMENTI ESPOSITIVI COMMERCIALI: PROPOSTA DI REGOLAMENTAZIONE

L'indagine che abbiamo svolto circa l'individuazione e la classificazione di elementi di arredo commerciale, ha evidenziato la necessità di impostare una normativa che regolamenti ogni intervento. Concordiamo con quanto affermato nello studio sull'area

Fig. 8 - Proposta di arredo su area campione.

La proposta è legata ad un luogo specifico, ma vuole riassumere nell'uso e nelle dimensioni dei materiali usati, nei tipi di oggetti scelti, in modo esemplificativo, come abbiamo risolto alcuni problemi. Quest'area rappresenta un'ansa nel flusso pedonale ed è quindi logico pensare che debba essere attrezzata come luogo per la sosta. Ma occorre fare distinzione tra un luogo di sosta dove si passa senza fretta a un determinato tempo, leggendo un giornale o un libro, scorrendo con qualcuno, ed in cui ci si reca intenzionalmente, dal luogo di sosta legato al bisogno fisico e momentaneo di riposo.

I sedili fatti nascere dalla pavimentazione e ad essa direttamente integrati dall'uso dei medesimi materiali, ci sembrano i più idonei allo scopo.

L'area del nostro intervento è parte del centro storico: è quindi emittente di segnali culturali e non ci pare opportuno aggiungere oggetti che siano tanto caratterizzati da disturbare la recezione dei primi; è stato questo il criterio caratterizzante tutto il nostro progetto.

Appare opportuno notare che la pavimentazione, anche se in pianta sembra rappresentare un forte segno, fruita attraverso le leggi prospettiche, apparirà, in modo ben diverso tale da non essere ostacolo alla percezione dell'intorno, anche in virtù dell'uso di materiali dai toni cromatici particolarmente smorzati.

Gli apparecchi illuminanti, disposti in sequenza ravvicinata, sono rappresentati da lampioni ma, nelle parti più strette della via, saranno elementi a braccio. In ogni caso, per quanto possibile, preferiamo fare in modo che la loro disposizione sia asimmetrica per non creare una prospettiva centrale, assiale, che rende il percorso apparentemente più lungo e monotono.

rispetto agli esempi presenti a Torino.

Non compare invece la tipologia assai ricca, denominata «Cornice decorata», ritrovata in altre città piemontesi. Al di fuori di quelle che sono le tre tipologie individuate nella ricerca svolta dalla prof. Ronchetta ci è parso opportuno definire una ulteriore classe: il «Monoblocco in luce».

Il serramento, inserito nella luce del portale, si sviluppa con caratteri propri del monoblocco suddividendo lo spazio a disposi-

torinese¹³ di come sia opportuno assumere «due tipi di politica da porre in atto lungo i tracciati commerciali storici, al fine di conservare o accentuare le qualità del continuum ambientale: una normativa diretta, di salvaguardia e di recupero degli oggetti eccezionali per valore documentario, ambientale o storico-artistico; una seconda normativa, indiretta, per regolamentare sia gli interventi di recupero di vecchie strutture che i nuovi inserimenti».

In relazione alla normativa diretta, abbiamo stilato le schede denominate I.C., che offrono informazioni relative alla datazione, localizzazione, tipologia, attività commerciale, materiali costruttivi, arredi interni peculiari, riferimenti di archivio di alcuni beni scelti tra i più rappresentativi, e che dovranno costituire la base per un provvedimento vincolistico di tutela.

L'urgenza di una normativa di vincolo è testimoniata anche dalle indiscriminate e continue trasformazioni che si susseguono, a tal punto che nel corso del nostro studio abbiamo dovuto aggiornare parte del materiale raccolto.

Per quanto concerne la seconda normativa, quella indiretta, abbiamo tratto dall'area campione, precedentemente presa in esame, gli esempi più facilmente generalizzabili di inserimenti corretti ed altri non accettabili per la salvaguardia dei valori ambientali fondamentali. Nello studio della struttura commerciale abbiamo preso in esame le insegne, le tende parasole, le vetrinette espositive, i serramenti.

E emerso inoltre un particolare problema: la presenza sulle facciate delle case di cavi di allacciamento elettrici e telefonici che costituiscono elementi di disturbo delle linee architettoniche. È necessaria una razionalizzazione dei canali di fornitura di questi servizi affinché, dove non siano opportuni i collegamenti sotto traccia o tramite elementi portacavi, si pensi almeno ad evitare gli antiestetici grovigli spesso presenti sulle facciate degli edifici nei centri storici.

Il progetto di regolamentazione rappresenta un primo passo nello studio di una normativa sull'arredo urbano (che auspichiamo venga attuata in tempi brevi, seguendo l'esempio di altre amministrazioni), che fornisca «indirizzi e criteri sia per la conservazione dell'arredo tradizionale dei centri storici, sia per l'accettazione di nuove progettazioni di arredo»¹⁴.

NOTE

¹ Nella 1ª tavola rotonda del 19/1/1981, organizzata dalla sezione laziale IN/ARCH in collaborazione con la rivista AU sul tema: «Progettare per Roma: gli spazi pubblici aperti e l'arredo urbano», in AU n. 1, maggio-agosto 1981, pp. 57-60.

² Cfr. Torriente P., «I cestoni. curioso problema di viabilità nell'altro secolo», *Vie del Biellese*, 1966.

³ Cfr. Mellano F., «La pedonalizzazione di aree urbane», *Cronache Economiche*, n. 9-10, 1979, p. 51.

⁴ Cfr. Mellano F., op. cit., p. 55.

⁵ Cfr. Mellano F., op. cit., p. 41.

⁶ Cfr. Mellano F., op. cit., p. 45.

⁷ La ricerca d'archivio cui facciamo riferimento è contenuta nella tesi di laurea in architettura (Politecnico di Torino), discussa nel dicembre del 1982, di Zenoglio L. dal titolo *Il colore di Biella: l'arredo urbano*, relatore prof. Brino G. In particolare ci è stato utile il documento n. 85-1929 dove vengono elencati i sistemi adottati per la pavimentazione di tutte le vie e piazze della città.

⁸ Cfr. Mellano F., op. cit., p. 55.

⁹ Cfr. Job A., Laureati L., Ronchetta A., Ronchetta C., «Finestre sul commercio: esterni di bottega, interni di città», *Cronache Economiche*, n. 3, 1982, p. 5. L'articolo costituisce una comunicazione sulla ricerca condotta sulle strutture per il commercio, nell'ambito di una convenzione con l'Assessorato all'arredo urbano della Città di Torino.

¹⁰ Tutto il materiale è raccolto presso l'Archivio storico della città di Biella in 13 libri e 43 cartelle.

I documenti rilegati in libri sono stati riprodotti con il mezzo fotografico, quelli inseriti in cartelle tramite copie xerografiche.

Le pratiche inoltrate allegano progetti su carta, tela, carta lucida, copie cianografiche, che presentano vari livelli di dettaglio (si va dalla scala 1:10 a quella 1:100). Talvolta i progetti sono eseguiti da professionisti, talvolta sono gli stessi proprietari di bottega che risolvono il progetto in maniera semplicistica con pochi tratti di penna.

¹¹ Cfr. Job A., Laureati L., Ronchetta A., Ronchetta C., op. cit., pp. 15 e 16.

¹² Cfr. Regolamento edilizio 1835, titolo sesto, art. 18.

¹³ Ci riferiamo alla ricerca condotta sulle strutture per il commercio dalla prof. Ronchetta C., nell'ambito di una convenzione con l'Assessorato all'arredo urbano della Città di Torino, menzionata da Borroni L., «Stresa 1982 - Street furniture. Un crogiolo di idee. E poi?», AU novembre-maggio 1983, p. 142.

¹⁴ Vedi a questo proposito la normativa sull'arredo urbano a cura del Consiglio regionale umbro (Deliberazione n. 519 del 15/3/1982) in applicazione dell'art. 10 della legge regionale n. 14 del 4/3/1980, concernente i «criteri ambientali per l'esame dei lavori di arredo urbano e loro esecuzione in zona sottoposta a tutela ai sensi della legge 29/6/1939, n. 1497», pubblicata in AU n. 4/5, maggio-ottobre 1982, pp. 34-43.

UN LEGISLATORE DI 500 E PIÙ ANNI FA

Piera Condulmer



Amedeo VIII di Savoia primo duca.

«Tutto a contanti recano i britanni
Le corna stesse e i maritali danni».

Questo epigramma alfieriano che sembra voler essere critico verso una legislazione che quantifica in maniera sonante una ingiuria morale e affettiva, in realtà non fa che constatare a cosa può ridursi una sanzione giuridica in campo morale. D'altra parte la legge civile non ha altro mezzo, in simile materia, che passare dalla categoria *dolore, offesa*, alla categoria *danno* per poterne valutare il compenso alla parte lesa.

Inoltre il suo verdetto non ha valore assoluto e costante, ma presenta profonde variazioni col variare del costume, fino a giungere alla depenalizzazione di ciò che in altro clima era ritenuto reato. Il suo carattere perciò è quello della relatività, per questo i codici invecchiano in una società in continua evoluzione.

Sono invecchiati anche quelli rimasti nella letteratura giuridica con l'appellativo di *Novissima*, emanati da Amedeo VIII nel 1430 in Savoia, di quell'Amedeo VIII così complesso nella totalità della sua persona-

lità ricca e sfuggente, al quale ho testé dedicato un lungo saggio.

Non ho alcuna intenzione di esaminare ora quegli statuti così travagliati nella loro redazione definitiva del 1430, dopo le frammentarie stesure del 1403, e del 1423, e i cui codici pervenutici non sempre collimano l'uno con l'altro; ma l'essermi ricapitato sotto gli occhi l'epigramma dell'Alfieri (che pare peraltro rifletta un suo incidente personale), mi ha richiamato alla memoria certi articoli degli statuti amedeini che riguardavano i bestemmiatori. La bestemmia era reato che giungeva ad offendere Dio e perciò la pena doveva essere commisurata all'importanza dell'offeso; ma ciò non era sufficiente per misurare il grado di gravità, perché questa aumentava se il turpiloquio era stato pronunciato in pubblico o alla presenza di qualche magistrato. La gradazione della gravità dell'ammenda, doveva inoltre commisurarsi in relazione al livello sociale e culturale del bestemmiatore, perciò tanto più alta la pena, quanto più elevato ne era il grado sociale.

In ogni caso la più grande preoccupazione del legislatore era di natura sociale, evitare cioè che l'ira divina per l'offesa dell'uomo, si scatenasse in castighi collettivi, come terremoti, inondazioni, pestilenze, carestie ecc. che potevano venire evitate con opportuni compensi in opere caritative. Ecco perciò le ammende, di cui una piccola parte spettava a chi istruiva il processo, e l'altra veniva devoluta in opere di bene: veniva così ristabilito un equilibrio morale con un atto di fronte al male dell'ingiuria. Questo era il valore dato alle tabelle delle sanzioni pecuniarie, sempre le più sentite.

Se gli *Statuta* di Amedeo VIII non sono tutti opera sua, ma raccolgono molta parte delle disposizioni statutarie di suoi predecessori ed avi, come Amedeo VI, Aimone, Pietro II e altri, sua è l'organicità ch'egli ha dato alla complessa materia, rivelatasi valida e funzionale si può dire fino a Vittorio Amedeo II, ed inoltre suo è quel diffuso, costante, preoccupato amore per il benessere dei sudditi, per la salvaguardia dei loro interessi anche di fronte alle prepotenze del fisco o alle estorsioni dello stesso sovrano, contro cui lasciava che si aprisse l'ombrello dell'assemblea degli stati.

Egli teneva come punto di riferimento la giustizia divina, ma cercava di applicarla secondo i principi della sua mentalità feudale, per cui se riconosceva la necessità di



Frontespizio degli *Statuta Reformationis Sabaudiae universalis patriae*.

un avvocato dei poveri, se imponeva ai giudici di dirimere prima delle altre le cause dei contadini, riteneva tuttavia i suoi sudditi come portatori di diritti diversi a seconda del gradino che occupavano nella scala gerarchica, e non abolì quella tassa del *servis*, con cui praticamente il contadino si riconosceva possesso del signore, e ai cittadini *tagliabili*, cioè soggetti alla taglia, non era riconosciuta la dignità dell'uomo libero, quasi avanzo di schiavitù.

Queste concezioni di diritto feudale sono

quelle che ancora legano gli Statuti di Amedeo VIII al medioevo, nonostante le molte novità introdotte nel campo amministrativo, nella formazione degli organi giudicanti, nella scelta degli uomini da proporre ai vari uffici, per i quali il criterio selettivo della nascita è superato dal criterio del merito personale.

Un sapore paternalistico hanno certe norme di carattere santuario, con le quali egli vorrebbe raggiungere il doppio scopo di mantenere i caratteri esteriori della differenza delle classi, indispensabile al buon ordine sociale, e frenare l'esodo di valuta

restringendo le importazioni di prodotti di lusso dalla vicina Francia o dall'Oriente. Partendo dal principio evangelico della moderazione come norma della propria vita, il legislatore vuole che essa venga applicata anche nell'abbigliamento e nel tenore di vita, che non deve mai superare quello consono al proprio stato, e per le donne quello dello stato del marito.

Con questo il duca vuole porre un argine a quella corsa al bello, all'ornato, al prezioso che l'incipiente rinascimento andava diffondendo, e il progresso tecnico artigianale rendeva possibile ottenere, e le migliorate condizioni economiche raggiungere a fasce sempre più allargate di popolazione. Maggiori esigenze nell'ammobiliamento delle case, nelle decorazioni, nel vestiario personale; ricerca di stoffe preziose di seta e di velluto, gioielli profusi sugli abiti, in testa e alle dita, scarpe dalle fogge ricercate. La vanità femminile galoppava verso i suoi eccessi, e gli uomini spesso non volevano essere da meno, e il popolo mal si rassegnava a starli solo a guardare. Moralisti ed economisti deprecavano per differenti motivazioni questo costume, perché se da un lato vivacizzavano il commercio stimolando la produzione (se si trattava di prodotti interni), dall'altro lato rappresentava una forte turbativa sociale, investendo tutte le categorie a cominciare da quelle inferiori con minore capacità d'acquisto. Queste erano portate a reclamare un mercede maggiore per soddisfare non più solo le esigenze elementari, ma per avere quel superfluo che minacciava di divenire necessario. E con questo si affacciava il pericolo dell'accorciamento esteriore delle distanze fra le classi.

Amedeo VIII nella complessità della sua natura, in cui moralismo, religiosità e convenienza personale avevano confini molto labili, si trovò a dover dettare norme che riportassero al popolo la serenità dell'accontentarsi del proprio stato, del non avere desideri smodati, e così facendo lasciò pagine fitte di interessanti note di costume, tanta è la dovizia dei particolari a cui scende nei suoi divieti e nelle sue disposizioni, che presuppongono una precisa conoscenza dell'argomento moda, e del suo costo economico.

Ed eccoci perciò immersi in questo scorcio di società feudale, ormai dominata da un sovrano che si autoriconosce il diritto-dovere di adornare in pubblico la sua per-



Il Papa Eugenio IV Condulmer.

sona con i segni della raggiunta supremazia, con lo sfarzo delle vesti lunghissime di seta e di velluto, ammantato in una cappa di tessuto d'oro che a lui solo era concesso di portare, cosperso di gioielli fin nel tocco di ermellino bianco proibito anche ai più alti dignitari o feudatari, ai quali i gioielli sono solo consentiti come anelli alle dita e incastonati nelle armi. In scala discendente le restrizioni si facevano maggiori: la catena d'oro ammessa si assottigliava sempre

più di peso fino ad essere sostituita dall'argento, mentre alla categoria dei dottori-cavalieri erano ancora concessi i damaschi, e determinati tipi di pelliccia (ventri di martora), ai dottori non cavalieri era proibito portare abiti elaborati a diverse strisce di colori, con tagli a sbuffi, guarnizioni sfarzose; la lunghezza dei loro abiti doveva essere contenuta tra il ginocchio e a terra. La classe borghese poteva portare un piccolo peso d'argento in forma di catena ornamentale, poteva portare vesti decorose ma che non fossero di seta o di scarlato, e

d'inverno poteva coprirsi con pellicce di faina o di puzzola.

Discendendo ancora la scala sociale, i mercanti, pur appartenendo alla borghesia, potevano portare una benda di filo d'oro, ma non vestirsi di seta, mentre ogni ornamento doveva scomparire dall'abito dell'artigiano, pur essendogli consentito di portarlo lungo, ciò che al contadino era vietato, perché il tessuto del suo abito doveva essere ruvido ed ordinario come la corta gonna della moglie, e a loro era consentita solo la pelle d'agnello.

All'epoca di Amedeo VIII argomento importante del vestiario erano le maniche, per le quali la moda aveva proposto e imposto fogge assurde e occorreva assolutamente intervenire per porvi un freno. Alla dama naturalmente non si potevano imporre restrizioni, ma alle altre donne non si poteva consentire di portare maniche finienti a punta fino a terra, per di più appesantite in fondo da pietre dure e da gioielli, al punto che dovevano essere sorrette da portatori. Per evitare che il morbo delle maniche *all'italiana* colpisse anche il popolo savoiaro, ecco le tassative misure delle maniche consentite alle donne delle diverse classi, la cui lunghezza massima non deve mai superare il polso, e la cui larghezza per le popolane, dopo il gomito, non deve superare il palmo.

Naturalmente come in tutti i tempi e dappertutto, le donne con accorgimenti trovavano il modo di gabbare la legge, nel vestiario così come nelle restrizioni imposte ai conviti, dove i commensali non potevano superare il numero di ventiquattro, il che non impediva il turno se l'ospite ne desiderava un numero maggiore, e le due portate consentite potevano diventare pantagrueliche.

Questa intrusione della legge anche nella vita privata potrebbe far oggi sorridere, se non fosse permeata di ansia di giustizia sociale da un lato e dall'altro di quel culto sacrale delle gerarchie sociali; il contrasto tra i due concetti viene ora attenuato nella mente del legislatore dalla sollecitudine sovrana nel compensare gli squilibri dei tribunali sottraendo alla competenza dei tribunali feudali le cause penali e rendendo il giudice dipendente e pagato dallo Stato, per farlo più obiettivo nei suoi giudizi e sottrarlo a possibile corruzione.

Autoritarismo e paternalismo, senso del giusto di un sapore ancora medioevale e

aperture verso nuove concezioni sociali, si sommano in questo primo duca di Savoia, in cui confluiscono due mondi, direbbe Francesco de Santis, uno che se ne va ed uno che sta per sorgere e che fermenta trasformazioni in ogni campo. Personaggio complesso Amedeo VIII nel suo insieme, e difficile da definire se considerato analiticamente nelle varie esplicazioni della sua vita, e soprattutto per lo sforzo di comprendere le motivazioni di certi suoi comportamenti; l'ho potuto constatare io stessa volendone ampiamente trattare in uno studio che lo pone tra il cavalleresco suo avo Amedeo VI, e il papa Eugenio IV Condulmer, di cui volle essere antipapa; tutti tre questi personaggi ruotanti intorno al 1383, come data di morte per l'uno e di nascita per gli altri due (1).

Ma l'avventura papale corsa dal non avventuroso duca, per tentare di riottenere un qualche potere perduto con l'abdicazione e forse rimpianto, non gli fu favorevole, trovandosi di fronte alla fortissima personalità di un asceta.

(1) P. Condulmer, *Trittico storico: un conte, un duca, un papa*. Ed. Codella 1983 (con amplissima bibliografia a illustrazione).

SARACENI IN PIEMONTE

Beppe Previtera

Nel trattare l'argomento, occorre anzitutto tener presente (cosa del resto risaputa) che quella dei Saraceni in Piemonte non fu una «vicenda di dominio» politico e tanto meno territoriale, anche se un cronista del secolo XIV, il frate Jacopo D'Acqui (vissuto quattro secoli dopo «i fatti») favoleggiò di uno «Stato Saraceno in Piemonte».

In effetti l'avventura saracena in questa regione, pur essendo durata circa novant'anni, si configurò essenzialmente in tutta una serie di incursioni o gualdane velocissime e brevi, ma non per questo meno devastatrici.

Tuttavia tali incursioni in un territorio così lontano dal paese d'origine degli incursori, presupponeva che gli stessi avessero un loro luogo di soggiorno ove poter far ritorno e mettersi al sicuro dopo le scorriere. Questo luogo è stato individuato dagli storici nel territorio di La-Garde-Freinet e corrisponde al luogo denominato da antichi cronisti «Fraxinetum Saracenorum».

La-Garde-Freinet è una cittadina alle spalle ed a nord di Grimaud sulle prime propaggini dei Monti Mauri dominanti il Golfo di Saint Tropez. Il primo sbarco di Saraceni in questo golfo (oggi di un certo nome nelle vicende di vita mondana ed elegante internazionale e, a quell'epoca, abbandonato e selvaggio) avvenne nell'889 e fu per caso, o meglio, a seguito di una tempesta che obbligò una nave pirata con non più di una ventina di uomini a cercarvi rifugio (così come narra Liutprando, vescovo di Cremona).

Nel giro di pochi mesi, tuttavia, i naufraghi, chiamati altri correligionari stanziati

in Spagna, presero possesso stabile di buona parte del territorio circostante e, in modo particolare, con fortificazioni e rifugi sotterranei, del territorio qui sopra richiamato: da questa «base» e per circa novant'anni tennero sotto la loro minaccia Provenza e Liguria, Piemonte Occidentale e la Borgogna, nonché buona parte del Briançonnese e avendo a disposizione i Passi di Tenda, Argentera, Monginevro, Moncenisio, Piccolo e Gran San Bernardo, il Sempione e alcuni punti dell'Alta Valle d'Aosta, della Dora Riparia, della Cenischia, dell'Alto Pesio, del Tanaro, della Bormida e dello Scrivia; passi e luoghi spesso presidiati da loro piccole guarnigioni che poterono esistere e resistere grazie ai tempi politici in cui, ad una unione di facciata, presentata sotto la denominazione di «Regnum Italicum» (parte del Sacro Romano Impero, regnanti gli Ottoni di Sassonia) non corrispondeva, in effetti, una adeguata solidarietà fra i vari componenti di quel mosaico di marchesati e contee, composti essi stessi e divisi e suddivisi in feudi e vassallati.

Le vestigia della presenza musulmana in Piemonte sono scarse e non tutte sicure; ci sono rimaste tuttavia alcune «torri di vedetta» (in genere di pietra, a pianta circolare) specie nelle zone dell'Alta Langa e in particolare nel Cuneese. Dette torri dovettero essere molto numerose fino a qualche secolo fa, se ancora nel 1834 il Casalis in un tomo del suo «Dizionario geografico, storico, statistico, commerciale degli Stati di S. M. Il Re di Sardegna», alla voce «Ormea» scrive: «... sul principio del sec. X i

Saraceni invasero questo territorio e vi costrussero in sulle alture parecchie torri di forma cilindrica... le quali torri è probabile loro servissero non già di abitazione, ma si di segnali, coll'accendervi fuochi nottetempo... Delle anzidette torri, ve ne erano sul vertice del monte che domina la frazione di Barchi, alla Cassanetta, al lago di Castelletto, nei pressi del castello di Tignoso e di quello di Dardea...».

Il Patrucco nella sua opera «I Saraceni nelle Alpi Occidentali» (Pinerolo, 1908) e il Morozzo della Rocca in «Mondovì in Piemonte» (Mondovì, 1894) ricordano un castello attribuito ai Saraceni, situato presso Frabosa, ai confini di Ormea. La stessa notizia ricaviamo dal Cambiaso («Cremona e la Val Polcevera» - Genova, 1907), il quale ultimo ci ricorda anche altre torri o avanzi di torri attribuite ai Saraceni, presso Pogliola, Bagnasco, sul colle dell'Ardea (la «Dardea» del Casalis?) a Benevagienna, Morozzo, Villar San Costanzo e Pagnò.

Trattando dell'argomento «torri», occorrerà anche tener conto delle molte torri «nostrane» erette in quel torno di tempo a far da contraltare (per così dire) alle altre, quali «punti di osservazione» in funzione antisaracena, alcune delle quali sono ancor oggi visibili su molti colli delle nostre Langhe.

Ma in campo archeologico vi è anche da ricordare un altro reperto che potrebbe definirsi di testimonianza «indiretta» del passaggio saraceno in Piemonte: si tratta di una cappelletta, tuttora esistente lungo la strada che porta da Mondovì a Villanova di Mondovì; in essa esiste un affresco (molto mal conservato) che ricorda il martirio di San Bernolfo ad opera appunto dei Saraceni.

Ora, se queste sopra ricordate sono le scarse vestigia archeologiche del passaggio saraceno in Piemonte, ci rimangono pur tuttavia altre «memorie» in documenti e cartari o cartolari negli archivi di varie abbazie (quali San Vittore di Marsiglia, San Ugo di Grenoble, San Pietro di Vienne). Dati interessanti si ricavano anche da Bolle Pontificie e da Diplomi Imperiali in cui, a mo' d'esempio, sono citati ed elencati benefici e donazioni «a risarcimento» di danni subiti a seguito delle incursioni saracene o vengono ripristinati o estesi diritti feudali su territori.



Torre saracena (dintorni di Ormea).
Foto E.P.T. Cuneo - Studio fot. Arras.

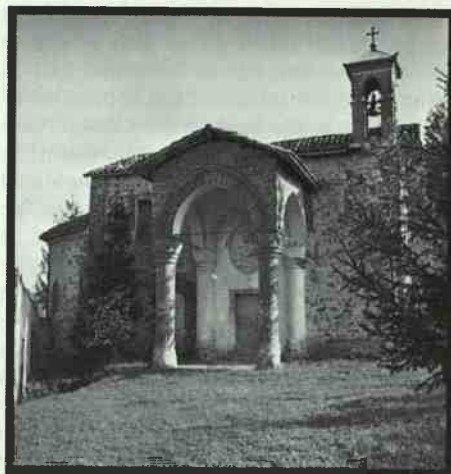
Altre memorie o tracce di memorie, non rimarcabili, ma pur sempre significative (e delle quali tratteremo più avanti) ritroviamo nella toponomastica, sulle influenze nel linguaggio, sui costumi e sulle tradizioni folcloristiche.

□ □ □

Prendendo in esame le cronache, diremo anzitutto che quattro sono i cronachisti che hanno trattato l'argomento e che per essere contemporanei o di poco posteriori all'epoca delle ultime incursioni, si pensa possano darci un quadro abbastanza aderente alla realtà. Ricordiamo anzitutto Frodoardo, vissuto nella prima metà del secolo X, il quale nei suoi «Annales Rhemenses» riferisce avvenimenti succedutisi tra il 921 e il 951; anzi proprio a questo anno è datata una notizia particolarmente interessante, ed è quella che si riferisce al fatto che i Musulmani annidati sui passi alpini: «... non massacravano più, dopo averli depredati, i viaggiatori...» ma «... tributum accipiunt et sic eos transire permittunt...». Cioè si accontentavano di far pagare un pedaggio (Bruno Luppi: «I Saraceni in Provenza, Liguria e nelle Alpi Occidentali» - Bordighera, 1973).

Altro cronista fu Liutprando, che nelle sue opere «Antopodosis» e «Historia Octonis» segue le incursioni fino all'anno 963, anno in cui i rapporti fra Saraceni e il Re Adalberto incominciarono a diventare, se non amichevoli, almeno diplomatici...

Terzo cronachista di un certo interesse è Widukindo, altro storico degli Ottoni, che ci riporta una iniziativa, poi andata a vuoto, di Ottone I, quando scrive a due dei suoi Capitani in Germania: «... di voler organizzare una spedizione contro il Frasineto». Il progetto andò poi a monte per la morte della madre dell'imperatore e di uno dei suoi figli e il conseguente viaggio in Germania che lo distolsero dall'impresa. Un cronachista che assume particolare importanza per gli avvenimenti piemontesi è l'anonimo frate della Novalesa che nel suo «Chronicon Novaliciense», custodito nell'archivio di Stato di Torino, e scritto fra il 1025 e il 1050, quindi a fatti da tempo avvenuti, si sofferma in modo particolare nella descrizione delle devastazioni subite dall'Abbazia della Novalesa, la prima nel lontano 906; incursione che causò la fuga dei monaci, riparati chi olttralpe (in Savoia



Cappella di S. Bernolfo.
Foto del Prof. Mario Perotti.

e in Borgogna) e chi a Torino, ospitati nelle dipendenze della chiesa di Sant' Andrea, di cui rimane oggi soltanto il bel campanile lombardesco, accosto al santuario della Consolata.

Nella loro fuga, i monaci non dimenticarono di portare in salvo anche quadri e reliquie, nonché, come scrive il Pingone: «... una scelta di 6.666 libri...» tra le molte migliaia che componevano la biblioteca dell'Abbazia e, come scrive il Baldesano: «... il numero di una legione... tutti ben lavorati e miniati...».

Il Patrucco (opera citata), in contrasto con tutti, afferma che questa distruzione avvenne nel 921, ma poiché le incursioni contro la Novalesa furono almeno tre, è difficile avallare l'una o l'altra data.

Altra vittima illustre delle distruttive gualdane saraceniche fu Pedona (oggi San Dalmazzo - CN) e il suo monastero-santuario dedicato a San Dalmazzo; ma qui la documentazione scarseggia, riducendosi ad una lapide del vescovo di Asti, Audace, nella quale si ricorda la traslazione del corpo di San Dalmazzo appunto, a Quargnento, per sottrarlo alla profanazione degli «infedeli»; da ricordare anche un accenno al santuario di San Dalmazzo ed alle sue disavventure, in un documento datato al 948 (Gabboto: «Le più antiche carte», doc. 64 del vescovo Brunengo).

Queste «fughe» dai vari monasteri e questa possibilità di mettere in salvo parte dei beni, nonché reliquie di santi, ci dicono due cose: che le incursioni saraceniche potevano spesso essere segnalate in tempo (attraverso quelle torri di vedetta nostrane,



Martirio di S. Bernolfo
Foto e disegno del Prof. Mario Perotti



di cui si disse) e che ad esse incursioni non veniva quasi mai opposta una valida resistenza; anzi sembra che, molto di più di quanto non si pensi, agli incursori «infedeli» si unissero elementi del luogo (ricordati come «pravi homines» dagli antichi cronisti), gente che si affiancava ai Saraceni in odio ai soprusi patiti da feudatari e vassalli e che si inserivano come elementi di ribellione contro ogni potere, temporale o ecclesiastico che fosse.

L'avventura saracenic in Piemonte ebbe termine nel 980, dopo intensi e decisivi interventi, durati otto anni, da parte delle milizie di una lega fra i grandi feudatari, promossa nel 972 da Guglielmo, conte di Arles, cui aderirono Arduino, Marchese di Torino, Aleramo, Marchese del Monferrato e Oberto, Marchese di Genova.

La goccia che aveva fatto traboccare il vaso e che aveva (finalmente) deciso i potenti dell'epoca ad intervenire era stata la requisizione con richiesta di un riscatto di mille libbre d'argento (come si vede il sequestro di persona... ha vecchie radici!) di

San Maiolo, Abate di Cluny, poco oltre il Passo del Gran San Bernardo: «... là dove la vecchia strada romana costeggia il corso delle Dranse (Durance?) e si avvicina al ponte Orcieres...» (Bruno Luppi, opera citata).

San Maiolo era personaggio amato e venerato per saggezza, austerità di vita e capacità organizzativa da tutto il mondo ecclesiale e laico dell'epoca; era venuto in Italia per restaurare e riformare alcuni monasteri, tra i quali Sant' Apollinare in Classe e San Salvatore, presso Pavia.

L'aver giocato al «sequestro per riscatto» sulla sua persona, mise finalmente d'accordo i «grandi» dell'epoca i quali, in verità, per il passato non avevano dimostrato di interessarsi più che tanto del fenomeno «Saraceni», come già accennato qui sopra.

□ □ □

Accanto ai pochi reperti archeologici ed alle cronache ricordate, altre tracce del passaggio saraceno in Piemonte possiamo trovarle nella terminologia geografica e nei cognomi.

Ci riferiamo, a mo' d'esempio, ai molti «Frassineto» sicuramente derivati da quel primo «Fraxinetum Saracenorum» ricordato qui sopra, nonché ai vari Frassinere, Frais, Frainet, Frenée, Fraisse; ma al di fuori di questo schema, ecco che incontriamo El Rif, borgata di Pragelato, la Rocca del Moro, sopra San Germano, Le Tampe d'ij Sarasin, presso Saluzzo, le Bornes des Sarasins, presso Courmayeur, Les Sarasins, accosto a Châtillon, il Monte Moro, presso la sorgente dello Scrivia, il Bric del Moro, sopra Bubbio (AT), altro Monte Moro e il Malanotte, sopra Frabosa, il Monte Gabel, alle sorgenti della Varaita... «Gebel» è certamente di derivazione araba ed è corruzione del termine «gebel» che ripesciamo, anche qui trasformato, nientemeno che nel vocabolo «Mongibello», cioè... l'Etna.

Il termine «gebel» lo ritroviamo anche in una cronaca di Al' Istari (l'unico cronista arabo che abbia trattato dei Musulmani in Italia), il quale indica il Frassineto con il nome di Gabal-al-Qualal.

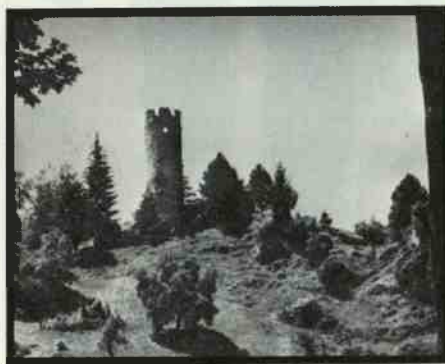
Anche il fiume Tanaro viene chiamato dal citato cronista fra Jacopo d'Acqui (e certamente per influsso arabo) «Sylop», che è denominazione siriana.

E ancora: Pourrières, piccolo villaggio sul-

la sinistra orografica del Chisone, deriverebbe il suo nome dal latino «putridarium» (analogamente all'altra Pourrières, presso Aix en Provence, celebre per la vittoria di Caio Mario sui Teutoni del 102 a.C.). Putridarium per qualche grande carneficina succeduta in quei luoghi e poiché la denominazione la si ritrova in documenti del secolo XI (Cartario di Pinerolo, in Bibl. Soc. Storica Subalpina, II, 324 e segg.), la denominazione è certamente riferibile all'epoca delle incursioni saracene.

Circa i cognomi, il Patrucco (opera citata) ci ricorda che presso vari archivi (anche notarili) di Asti e di Torino, si incontrano parecchi Saracenus, Safadinus, Saladino e Soldanus, nonché Turcus, De Turca e, infine, un reperto linguistico rimasto vivo nei secoli, ripescato in un cartario di Cavour: si tratta di «ragacius» dal quale è derivato il nostro termine «ragazzo», ma che in origine derivava dall'arabo «raqqas», cioè corriere, messaggero (secondo il Pellegrini).

Accanto ai nomi, abbiamo poi le leggende e le tradizioni rimaste nel folclore, così ad esempio la festa detta «La Baia» che si tiene a Casteldelfino l'ultima domenica di carnevale, in cui agiscono, fra molti altri, due personaggi detti «Le Sarasine», mentre il capo della festa si presenta con un fez in testa e una lunga pipa e talvolta, vestito all'orientale «ad imitazione di un pascià...» (Allais, «La Castellata - Storia dell'Alta Valle Varaita» - Saluzzo, 1891). Forse questa festa oggi non usa più, ma sono ben vive altre, sempre a ricordo degli eventi descritti, così «Il Ballo delle Sciabole» (carnevale di Bagnasco), «La Badia» (carnevale di Sampeyre), il «Festival dei Saraceni» (che si tiene a Pamparato nel mese di luglio).



E poi le leggende. Sono numerosissime e varie e si possono dividere in tre gruppi: quelle che riguardano le Alpi Graie, le Cozie e le Marittime.

Teatro del primo gruppo è la Valle d'Aosta, dove la più nota tradizione è quella di San Bernardo di Menthon che scaccia i demoni dal Monte di Giove (che poi prenderà dal santo il nome), demoni nella leggenda identificati appunto con i Saraceni; altra memoria, viva ancora alcuni decenni fa, era quella di un gran combattimento avvenuto tra Cristiani e Arabi, presso Châtillon, nella regione denominata Les Sarasins.

Per le Alpi Cozie le leggende di infittiscono (in ragione delle maggiori scorrerie cui furono soggette queste località). Così ritroviamo racconti di demoni, di apparizioni di fantasmi di frati salmodianti attorno a ruderi di chiese distrutte; racconti fantastici, che pure dovettero avere un fondamento in fatti realmente accaduti, si ritrovano nel folclore delle Valli della Stura, sui monti di Viù, ad Usseglio, a Lemie; nella Valle di Susa abbiamo leggende fiorite attorno ad un fatto reale: la distruzione della Novalesa; così troviamo al Moncenisio le leggende delle lotte tra i pagani e Carlo Magno o quella famosissima della bell'Alida che si getta dal Monte Pirchiriano (dove sorse poi la Sacra di San Michele) per non cadere preda della soldataglia, leggenda che prese dapprima a protagonisti i Saraceni appunto, ma che nei secoli individuò, volta a volta, negli «insidiatori», soldati di altre provenienze, a seconda delle invasioni e dei «passaggi» di truppe a seguito di guerre e/o alleanze...

Anche nelle Alpi Marittime molte sono le leggende e le tradizioni (dalle quali derivano manifestazioni folcloristiche varie) fiorite intorno al «fenomeno saraceno»; ne citiamo solo qualcuna, riportandola dal Patrucco (opera citata):

«... Uno dei primi punti ove vediamo il formarsi di queste leggende è il poggio di Mondovì, ove la tradizione riferisce di Saraceni calati dal monte della Viozèna e stabilitisi ove poi sorse il Montereale, finché scacciati dal popolo circostante, fu fondata la nuova città. Viene poi la grande leggenda di San Bernolfo. Si racconta infatti che un giorno il vescovo di Asti Bernolfo, passando con due compagni per la strada

La torre saracena di Roburent.
Foto del Prof. Mario Perotti.

che conduce da Mondovì a Villanova, presso il torrente Pogliola, venne circondato dai Saraceni e martirizzato. Altra leggenda, non meno famosa, è quella che riguarda la distruzione della Villa Matutiana, l'odierna Sanremo, ad opera degli Arabi, con le tradizioni relative alla morte di San Romolo (...). A Genova l'apparizione di un fontana di sangue indicava al popolo l'imminente invasione dei Mori (...). Nella Langa compare la leggenda di Robaldo, diventato poi Rolando, che distrugge un castello dei Saraceni, ed attorno a questa altre leggende minori, più o meno confuse di guerrieri, di paladini e imperatori...».

Altra leggenda ricordata da antichi annalisti, sarebbe quella di soldati cristiani che si lasciano indurre a bere del vino abbandonato dai nemici (che fingono di ritirarsi) e sono poi assaliti durante l'ubriacatura, presso Reffrancore, e massacrati senza misericordia...

Ma si potrebbe continuare a lungo; bastino tuttavia gli esempi riportati ad indicare quanto la vicenda saracena, durata, in fondo, «soltanto» novant'anni, si sia incisa nella memoria collettiva delle popolazioni coinvolte.

□ □ □

Non ci sono rimaste «memorie» che la presenza musulmana in Piemonte abbia contribuito in qualche modo ad uno sviluppo purchessia dei commerci o, comunque, abbia avuto una influenza sull'economia in questa regione e non poteva che essere così, visto il carattere «precario» di questa presenza, molto diversa, a mo' d'esempio, di quella che si attuò in Sicilia o in Spagna; per queste nazioni basti pensare al fiorire, dopo l'iniziale mortificazione, delle arti e delle scienze, quali architettura, astronomia, medicina ecc. Tuttavia qualche «insegnamento» ci derivò anche da questa presenza e sono gli avanzzi di miniere, specie di ferro, in Moriana e Valle d'Aosta, al Col di Tenda, nel Brianconese, così come alcuni canali di irrigazione, anche scavati nella roccia (ve n'è traccia di uno presso Graglia nel Biellese), ma soprattutto, beneficio che dura tutt'oggi, l'introduzione della coltivazione del grano detto appunto «saraceno» ad altezze non idonee ad altri tipi di grano, ciò che contribuì efficacemente e in modo positivo alle

varie economie locali delle nostre popolazioni agricole alpine.

Il Morozzo della Rocca (nella sua opera già citata), forse nel tentativo di smussare un po' la cattiva fama lasciata dietro da quelle genti, scrive: «... i Saraceni non sarebbero vissuti di sola rapina, come le cronache lasciano credere. Parte delle arti civili proprie delle loro genti avrebbero incominciato a coltivare nella nuova sede della Moriana... le miniere da essi scavate... farebbero testimonianza dei pacifici lavori che avevano intrapresi...».

Anche il Carutti, nella sua opera «Il Conte Umberto I e il Re Arduino» ed. 1884, esprime giudizi altrettanto sereni, scrivendo: «... gli indigeni unitisi a loro, sarebbero stati considerati... quasi della stessa nazione. Io non credo si possa mettere in dubbio che i Saraceni, nel loro lungo soggiorno, non abbiano fatto qua e là qualche tentativo di stabilimento, il che era affatto nell'ordine naturale delle cose...».

Circa l'etimologia del termine «saraceni», molte sono le interpretazioni degli storici. Antichi geografi lo fanno derivare dal greco «sarakenoi», i quali erano propriamente i popoli della penisola dei Sinai di cui i discendenti odierni sono (o sarebbero) i Sawariqah; altri si rifanno al termine «sharqi» (orientale), termine con il quale gli Arabi del deserto settentrionale designano tuttora i nomadi razziatori; tale termine concorda, nel senso, con l'altro usato in passato e cioè «saraqa» (rubare). Ma su questa derivazione molti etimologisti non sono d'accordo. Una derivazione, forse poetica (e più accattivante) potrebbe essere quella che (avvalendosi di un'assonanza fonetica) li vuole discendenti di Sara, la moglie di Abramo...

TAMAGNO: UN TENORE CHE HA PORTATO NEL MONDO IL NOME DI TORINO

Aldo Pedussia

La grandezza lirica di Francesco Tamagno è fuori discussione: una voce fenomeno, fu scritto, il cui segreto stava forse racchiuso nella speciale conformazione della gola e nella forza dei polmoni. Narra in proposito Edmondo De Amicis che la vibrazione prodotta dal canto del «Nostro» era di una tale forza da produrre nella sala ove cantava incrinatura in bicchieri di puro cristallo che ne determinavano la spaccatura, e altri contemporanei del «Nostro» ancora ricordano che quel «tenore cannone» (come era uso denominarlo) aveva una potenza vocale da far tremare i vetri delle finestre, vibrare i lucernari e tintinnare i lampadari dei Teatri che l'ospitavano.

Invero è storicamente confermato che il 5 febbraio 1887 nella «prima» dell'Otello alla «Scala» Tamagno intonò «Esultate!» e la potenza fu tale che il gigantesco lampadario del celebre Teatro vibrò, tremò. Il fenomeno non si è mai più ripetuto.

Il noto musicologo Ippolito Valetta ne esaltava ne la «Gazzetta Piemontese» (che successivamente cambiava denominazione in «La Stampa») la «sbalorditiva potenza vocale e la respirazione di ampiezza fenomenale».

Siamo di fronte al più potente tenore dell'Ottocento e ad uno dei massimi sino ad oggi; e dalla sera del 5 febbraio 1887 — ossia dalla «prima» dell'Otello (19 chiamate al prosenio) — l'ombra di Tamagno spaventerà «tutti» i successivi interpreti del Moro di Venezia e porterà non pochi tenori a non cimentarsi nell'opera per non correre il rischio della comparazione con il tenore torinese e la conseguente «magra figura».

Amico degli umili, molto umile nella vita egli stesso (meno modesto quando si voleva mettere in discussione il suo talento artistico nel canto), fedele alla parola data, amava moltissimo la sua Torino e vi ritornava con piacere quando poteva.

Alto, prestante, vigoroso, con un fisico atletico, il petto possente, occhi azzurri, capelli biondo-rossicci, barba a pizzo, intelligente, rappresentò invero forse una delusione per le donne che correvano dietro all'uomo, all'artista, e verosimilmente anche alla sua fama (folle entusiaste), alla sua ricchezza (derivante da una eccezionale carriera: 30 anni in tutti i principali teatri del mondo, compensato con importi favolosi per il tempo: sino a 10 mila lire per sera).

Ancorché, come specificato, un uomo fisi-

camente attraente e un grandissimo, conosciuto tenore, non fu di certo e volutamente nel settore sentimentale un collezionista di successi, come lo fu invece nel canto. Il suo carattere schivo, il suo fare un pò impacciato, la sua carenza dialettica «Mi sai nen parlé, ii sai mach canté», e parallelamente il suo attaccamento serio e pignolo alla professione di grande cantante lirico, la sua vita metodica ed abitudinaria anche attraverso le lunghe trasferte, la sua cura meticolosa alla voce, la sua parsimo-



nia, la sua propensione ai sacrifici, furono determinanti.

Al tenore, nato quasi in povertà, morto ricchissimo, la figlia Margherita — ch'Egli seguì e curò con affetto grandissimo, paterno e materno parimenti — fece erigere nel Cimitero di Torino un grandissimo imponente Mausoleo (1912) che s'impone — freddo e staccato — su ogni altra tomba del Cimitero stesso.

Francesco Tamagno nasce a Torino il 28 dicembre 1850.

Il padre Carlo è proprietario di una modesta Osteria «Il centauro» in riva alla Dora. Francesco Tamagno ossia «Cichin» tra una portata e l'altra nel locale pubblico del padre e guidando più tardi il paterno carro tirato dal cavallo comincerà a cantare: ha una voce potente e meravigliosa (che gli amanti del canto già gradiscono) ma manca di educazione musicale.

Canta anche successivamente nel Coro parrocchiale, e all'età di 20 anni sarà sentito dal Maestro Carlo Pedrotti direttore del Teatro Regio ed entra a far parte del Coro del prestigioso Teatro Lirico Torinese.

Frequenta il Liceo Musicale (attuale Conservatorio), si diploma, e debutta al «Regio» nel febbraio del 1872 in un ruolo secondario nell'opera — poco nota — «La colpa del cuore» di Francesco Cortese.

Ma «il via» alla sua prodigiosa carriera artistica avverrà nel gennaio 1873 con il «Poliuto» di Donizetti: il tenore che rappresentava Nearco si ammala e il Direttore Pedrotti si ricorda di Tamagno e gli affida la parte.

Tamagno inserisce nel «Chiedimi il sangue mio, l'anima no, che l'anima è di Dio» uno straordinario e formidabile acuto sul «si» del «Dio».

Il pubblico sbalordito gli tributa un applauso trionfale.

Così comincia il suo celebre cammino.

Tamagno si affina con i Maestri Farrò, Candiani, e Bonola perché l'arma potente dell'acuto pari allo squillo di una tromba non basta più per raggiungere traguardi di livello mondiale, ed inoltre cerca di migliorare il suo livello artistico nella scena.

Il «Ballo in Maschera» nel Teatro Bellini di Palermo è il primo completo trionfale esordio seguito da tanti altri successi nei principali Teatri in 30 anni accolto da pubblico entusiasta come indiscusso interprete canoro dei più celebri melodrammi, soprattutto dell'Otello Verdiano cui ha le-

gato in particolare il suo nome. Nel dicembre 1877 debutta alla «Scala» nella «Afri-
cana» di Meyerbeer.

La celebre sala del Piermarini lo accoglierà
in trionfo sempre sino al 1901.

Il tenore ritorna a cantare a Torino ricco e
celebre nel 1884 ancora con il «Poliuto» e
poi con il «Profeta» di Meyerbeer.

Ha compiuto 34 anni.

In un memorabile concerto benefico al Re-
gio «L'improvviso» del «Chenier» viene
cantato con voce splendente, e nel duetto
del «Guarany» di Gomez sulla parola di
chiusura «Addio» il tenore lancia un for-
midabile «do» di petto che desta l'entusia-
simo frenetico di un pubblico colto, sensibi-
le ed esigente.

E l'Otello non è stato solamente un grande
capolavoro di Giuseppe Verdi: è stata an-
che la più grande interpretazione di Tama-
gno. Invero quanto si trattò di scegliere il
tenore protagonista per la «prima» dell'O-
pera, Verdi non pensava a Tamagno, ma
in un primo tempo a Gayarre.

La rigidità della persona nella scena e la
potenza, ma altresì la freddezza del canto
di Tamagno rendevano diffidente il Mae-
stro di Busseto che in una lettera a Giulio
Ricordi afferma: «In molte e molte cose
andrebbe benissimo Tamagno, ma in altre
no. Vi sono delle frasi lunghe, larghe, lega-

te che vanno dette a mezza voce, cosa im-
possibile per lui... Dopo che ha accertato
che Desdemona è stata uccisa innocente,
Otello non ha più fiato: è sfinito, spossato
fisicamente e moralmente: non può e non
deve cantare più che a voce semispenta,
velata... una qualità quest'ultima che non
ha Tamagno...».

Ci volle un incontro fra Verdi e Tamagno
per spianare la via all'intesa.

«Veda — disse Tamagno — Maestro, mol-
ti avranno più talento di me, nessuno ha
più cuore».

Verdi si decise dopo averlo ascoltato in al-
cuni pezzi dell'opera e dopo averlo consi-
gliato sulla resa scenica e il dosaggio voca-
le. Il Vecchio Maestro arrivò ad insegnare
al Tamagno l'azione scenica in ogni parti-
colare.

Sabato 5 febbraio 1887 «alla Scala» il suc-
cesso strepitoso dell'Otello, di Tamagno,
di Verdi di fronte a un mondo lirico, cultu-
rale, politico del tempo di altissimo ordine:
Massenet, Boldini, Clemenceau, Fogazza-
ro, Giacosa, Tosti, De Amicis, Matilde Se-
rao...

L'Otello fu indubbiamente la più memora-
bile esecuzione di un cantante celeberrimo
che portò nel mondo sempre con grande ri-
cordo ed affetto il nome della sua città e a
Torino tornò ogni qual volta poteva o per
cantare o per salutare i vecchi amici e gio-
care insieme con le carte a «tarocchi».

Nutri sempre una viva nostalgia e un desi-
derio struggente di rivedere la sua Città, il
suo quartiere della giovinezza, il suo fiume:
la Dora.

Del grande messaggio artistico ci rimane
un ricordo canoro approssimato: la voce è
stata registrata, ma le imperfezioni dei
mezzi tecnici di quell'epoca lontana non ci
consentono di risentire a pieno quella voce
unica.

La voce di Tamagno ci giunge senza smal-
to, anche perché i dischi derivano da una
registrazione imperfetta del 1904, un anno
prima della morte del tenore che fra l'altro
già aveva abbandonato la milizia artistica,
seriamente ammalato e stanco.

«Lascio l'arte perché non posso rassegnar-
mi al pensiero che l'arte lasci me».

A Varese nella sua Villa del Pero la morte
lo colse il 31 agosto 1905 a 55 anni.

Per chi ama la musica e il canto, e altresì
Torino, non può non provare piacere nel
ricordare un Concittadino illustre che ha
onorato la Città.



Nelle pagine che seguono, si presenta uno stralcio dell'indagine curata dall'Istituto camerale di Torino sull'andamento congiunturale dell'economia provinciale nel corso del 1° trimestre 1984.

I SETTORI PRODUTTIVI IN GENERALE

Industria

Il 28% delle aziende interpellate ha dichiarato di aver prodotto di più, a valori costanti, rispetto al trimestre precedente, il 54% è restato sulle stesse posizioni e il 18% ha denunciato un calo (saldo +10%, a fronte di +17% la volta scorsa e -7% alla stessa data di un anno fa). Il raffronto con il primo trimestre 1983 mette in luce un 32% di risposte indicanti un rafforzamento dei ritmi di lavoro, un 48% stazionarietà e un 20% flessione (saldo +12%, contro -2% nella precedente rilevazione e un -27% l'anno scorso). La capacità produttiva è risultata in evoluzione a detta del 6% delle aziende intervistate, costante a giudizio del 90% e in cedimento per il 4% (saldo +2%, a fronte di -1% nel dicembre 1983 e -2% nel marzo dello stesso anno).

I costi di produzione sono aumentati secondo il parere dell'81% delle imprese, rimasti stazionari per il 18% e scesi per l'1% (saldo +80%, contro +82% di tre mesi fa e +83% nel marzo 1983).

In merito invece ai prezzi di vendita, il 42% li ha giudicati in evoluzione sul trimestre precedente, il 56% non ha verificato variazioni degne di nota e il 2% li ha visti diminuire (saldo +40%, a fronte di +27% lo scorso trimestre e +28% un anno fa).

Quanto al fatturato, le risposte si sono ripartite nel modo seguente: 39% crescita, 40% stazionarietà e 21% flessione (saldo +18%, contro +25% nel dicembre e +1% nel marzo 1983). Per quel che concerne la domanda interna, il 24% degli intervistati l'ha vista salire sul trimestre scorso, il 60% immutata e il 16% in via di ridimensionamento (saldo +8%, a fronte di -3% lo scorso trimestre e di -19% nel marzo dell'anno passato).

Riguardo agli ordinativi esteri, il 23% li ha giudicati in evoluzione, il 61% stazionari e il 16% in diminuzione (saldo +7%, contro +2% nel trimestre scorso e -19% nel marzo di un anno fa).

Le previsioni per l'aprile-settembre 1984 hanno dato origine ai seguenti saldi: produzione +23% (+12% tre mesi fa) (-6% un anno fa); domanda interna +19% (+2%) (-9%); domanda estera +17% (+11%) (-6%); occupazione -16% (-23%) (-24%); prezzi di vendita +50% (+69%) (+51%).

Commercio

Le vendite, espresse in termini reali, dei grossisti intervistati sono cresciute, tra il quarto trimestre 1983 e il primo 1984, a detta del 25%, rimaste invariate per il 41% e regredite per il 34% (saldo -9%, a fronte del +10% di tre mesi fa e del -40% del marzo dello scorso anno). Tra i dettaglianti, il 13% ha notato un'evoluzione nel proprio giro d'affari, il 32% stazionarietà e il 55% una flessione (saldo -42%, contro +34% la volta scorsa e -60% un anno fa). Soprattutto tra i grossisti il raffronto con il corrispondente periodo dell'anno precedente mette in rilievo un certo recupero, anche se solamente in senso relativo.

Relativamente alle giacenze, il 14% dei grossisti le ha giudicate in esuberanza, il 78% normali e l'8% scarse (saldo +6%, a fronte di -6% tre mesi fa e di

+6% alla stessa data del 1983). In merito ai dettaglianti, il 20% considera le proprie scorte sovradiimensionate, il 71% in equilibrio e il 9% scarse (saldo +11%, contro -13% a dicembre e +22% nel marzo 1983). Sullo scorso anno i grossisti permangono invariati, mentre il dettaglio denuncia un certo riequilibrio e riassetto.

Prezzi: il 67% dei grossisti torinesi ha rilevato un incremento, il 32% stazionarietà e l'1% un cedimento (saldo +66%, a fronte di +41% e +47% nell'ordine nei due periodi presi a raffronto). Tra i dettaglianti le risposte si sono ripartite nel modo seguente: 65% crescita, 32% stazionarietà e 3% flessione (saldo +62%, contro +50% la volta scorsa e +62% un anno fa).

Le previsioni per il secondo trimestre 1984 mettono in luce un 21% di grossisti ottimisti, un 58% di commercianti inclini alla stazionarietà e un 21% orientati al peggioramento (saldo zero, contro -21% nel passato trimestre e -5% nel marzo 1983). In merito ai dettaglianti il 25% prevede un aumento delle vendite, il 49% stazionarietà e il 26% un ripiegamento (saldo -1%, a fronte di -39% nel dicembre e zero nel marzo dello scorso anno). Sotto il profilo previsionale (facendo sempre il raffronto con i risultati dell'indagine di un anno fa) non si può parlare di grosse novità, segno evidente che la ripresa non « convince » ancora i commercianti torinesi, sia all'ingrosso che al minuto, i secondi meno dei primi.

Credito

L'affluenza del risparmio è stata indicata in fase ascensionale sul trimestre precedente dal 29% degli istituti di credito intervistati, costante dal 42% e in regresso dal 29% (saldo zero, contro +43% nel dicembre 1983 e +13% nel marzo di quell'anno). Anche in provincia di Torino pare quindi essersi verificato il calo, almeno in senso relativo, dei depositi bancari riscontrato a livello nazionale.

Quanto alle richieste di credito, il 29% delle risposte è per l'incremento e l'81% per la stazionarietà (saldo +29%, a fronte di +71% nello scorso trimestre e di +24% un anno fa). Per quel che riguarda le concessioni di credito, il 57% degli intervistati ha espresso un parere di crescita e il restante 43% di stazionarietà (saldo +57%, contro +71% e +24% nelle due precedenti occasioni).

Il costo del denaro è sceso a giudizio di tutti gli interpellati (saldo -100%, contro -29% tre mesi fa e -13% nel marzo 1983), mentre in merito alle previsioni per l'economia provinciale nel prossimo trimestre, il 57% è ottimista, mentre il rimanente 43% non s'aspetta novità degne di nota (saldo +57%, a fronte di +29% lo scorso trimestre e -13% un anno fa).

MOVIMENTO ANAGRAFICO E DELLE FORZE DI LAVORO

Popolazione

Nel corso del 1983 la popolazione della provincia di Torino ha registrato un totale di 19.309 nascite e di 23.982 morti, con un saldo naturale pari a -4.673 unità (-2.030 un anno fa). Quanto al movimento migratorio, nel frattempo gli immigrati sono ammontati a 72.104 (64.075 nel 1982) e gli emigrati a 83.816 (+7.9% sul 1982). Il saldo è stato pertanto negativo e pari a 11.712 persone (-13.603 nel 1982). Nel complesso, la provincia ha perso nello scorcio temporale considerato 16.385 abitanti, contro 15.633 dodici mesi prima.

Il comune capoluogo, nel periodo gennaio-marzo 1984 ha registrato 2.057 nati e 2.774 morti, con un saldo naturale negativo di 717 unità, contro -1.091 nel corrispondente periodo dell'anno precedente. Gli immigrati a Torino sono contemporaneamente passati da 4.780 unità a 5.076 (+6,2%) e gli emigrati da 9.800 a 8.846 (-9,7%). Il saldo migratorio è stato di -3.770 persone (-5.069 nel 1983) e quello complessivo di -4.487 (-6.160). La popolazione della città ammontava nel marzo 1984 a 1.064.526 abitanti.

Movimento ditte

Nel corso del primo trimestre 1984 sono state iscritte nell'apposito registro tenuto dalla Camera di commercio di Torino 5.711 ditte (+0,9% sul corrispondente periodo dell'anno precedente) e ne sono state cancellate 4.047 (-8,1%). Divise per settore, le nuove iscrizioni si sono così suddivise: 1.855 industriali (-4,3% sul primo trimestre del 1983), 2.362 commerciali (+4,1%) e 1.494 delle altre attività (+2,7%). Quanto alle cancellazioni, se ne sono registrate nello stesso scorcio temporale 1.551 tra le imprese del secondario (-5,5% sul 1983), 1.668 tra quelle commerciali (-12,6%) e 828 tra le restanti (-2,8%).

Forze di lavoro

Il fenomeno occupazionale della provincia di Torino può essere analizzato sulla base dei dati desunti dalle liste di disoccupazione tenute dall'Ufficio provinciale del lavoro. Da esse risulta che a fine febbraio vi erano in provincia di Torino 52.668 disoccupati veri e propri (+23,5% sullo stesso mese dell'anno precedente) e 53.161 persone in cerca di prima occupazione (+15,9%). Gli iscritti totali ammontavano a 111.512 unità, con un incremento del 16,8% sul 1983. Alla stessa data i disponibili erano 104.355 (+20,9% rispetto a dodici mesi fa). Nel corso del primo bimestre dell'anno vi sono stati 13.097 lavoratori assunti (-9,9%) e 14.354 licenziati (-2,5%).

Quanto agli interventi della Cassa integrazione guadagni, nel primo trimestre del 1984 si è registrata una forte lievitazione sul corrispondente periodo dell'anno precedente nei confronti delle ore ordinarie (+162,3%), mentre vi è stato un aumento più contenuto (+31,8%) per quelle straordinarie.

Tenuto conto da un lato della provvisoriarietà e della approssimazione per difetto dei dati più recenti e dall'altro del maggior peso quantitativo degli interventi straordinari (41.292.079 ore contro 16.292.079 di ordinarie), appare chiaro un aggravamento della situazione tra il gennaio-marzo 1983 e lo stesso scorcio del 1984 (nel complesso le ore integrate sono cresciute del 53,4%).

A titolo di breve commento si può notare come la situazione occupazionale sia ulteriormente peggiorata, con tassi di disoccupazione « netti » (cioè senza tener conto della precarietà in cui si trovano i cassa integrati a zero ore) ormai superiori al 10%.

I SINGOLI SETTORI INDUSTRIALI

Alimentare

Il primo trimestre 1984 è apparso caratterizzato da alcuni elementi positivi che però non modificano sostanzialmente il quadro congiunturale, che permane stazionario. I livelli produttivi sono grosso modo gli stessi di un anno fa, mentre la domanda sia interna

PRINCIPALI COLTIVAZIONI AGRICOLE DELLA PROVINCIA DI TORINO

COLTIVAZIONI	Superficie ha		Produzione q.li		Resa q.li/ha	
	1983	Variazioni '82/'83	1983	Variazioni '82/'83	1983	1982
Fragole	410	—	37.670	- 5.780	91,8	105,9
Asparago	492	—	38.160	- 1.550	77,5	80,7
Frumento tenero	37.000	1.000	1.487.729	- 158.138	40,2	45,7
Pomodori	330	—	61.200	3.300	185,5	175,4
Orzo	2.000	500	72.000	19.840	36,0	34,7
Segale	200	- 30	4.800	- 700	24,0	23,9
Avena	130	- 30	2.990	- 650	23,0	22,7
Aglione	20	2	1.920	100	96,0	101,1
Fava granella	15	- 3	255	- 51	17,0	17,0
Albicocche	26	—	3.420	260	131,5	121,5
Ciliege	50	50	10.000	10.000	200,0	—
Indivia	130	—	36.400	1.300	280,0	270,0
Lattuga	260	—	59.800	2.600	230,0	220,0
Radicchio	40	—	11.200	—	280,0	280,0
Uva da vino	5.111	- 4.299	413.241	- 359.530	80,8	82,1
Uva da tavola	22	—	1.217	- 61	55,3	58,0
Barbabietola da orto	30	—	10.800	300	360,0	350,0
Granoturco	34.000	2.000	2.536.050	209.415	74,5	72,7
Patate	2.200	- 100	616.200	2.200	280,0	266,9
Fagioli secchi	530	30	6.370	850	12,0	11,0
Fagioli freschi	760	30	75.800	9.400	99,7	90,9
Melanzane	40	10	8.550	2.550	213,7	200,0
Peperoni	640	20	172.000	11.600	268,7	258,7
Zucche e zucchine	950	100	290.000	52.000	305,2	280,0
Soia	8	8	283	283	35,3	—
Nocciole	38	—	684	38	18,0	17,0
Piselli freschi	140	—	13.800	800	98,5	92,8
Cipolle	61	11	14.470	3.720	237,2	215,0
Pesche	531	15	80.380	8.595	151,3	139,1
Susine	30	- 6	1.255	- 230	41,8	41,2
Mele	920	5	141.890	3.145	154,2	151,6
Pere	222	5	18.010	- 200	81,1	83,9
Actinidia	16	1	751	- 789	46,9	102,6

Fonte: Assessorato Agricoltura e Foreste

che estera è apparsa in lieve arretramento. Nel contempo le scorte di prodotti finiti si sono leggermente appesantite. Gli impianti sono stati utilizzati su livelli tutto sommato accettabili (73% circa) e non vi sono problemi sul fronte degli approvvigionamenti. Le previsioni per il semestre aprile-settembre sono abbastanza confortanti e scontano una ripresa sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta.

Tessile e abbigliamento

Il ramo *tessile* in provincia di Torino ha evidenziato nel corso del primo trimestre 1984 un quadro congiunturale in sostanziale evoluzione sui periodi precedenti. In particolare si sono notate crescite da parte sia della domanda interna che di quella estera, con la produzione in una fase di modesto irrobustimento. L'aspetto più confortante è costituito dai forti recuperi, sia sul trimestre precedente che sul corrispondente periodo del 1983, del livello medio di utilizzo degli impianti, che da una quota di poco oltre il 60% si è riportato intorno all'80%. Sembra poi che i magazzini si siano portati in migliore equilibrio rispetto a tre mesi fa. Le attese per l'immediato futuro prevedono un'evoluzione sia produttiva che della domanda, vuoi interna che estera.

Quanto all'*abbigliamento*, esso è stato caratterizzato da una evoluzione della domanda interna che però non si è ripercossa sulla ripresa produttiva (si stima anzi un calo di circa il 2% sullo scorso anno), ma solamente sul processo di smaltimento delle scorte, tuttora esuberanti. Sui mercati esteri le cose sono andate abbastanza bene e si è andati al di sopra dei corrispondenti valori di un anno fa. È anche sorta qualche difficoltà nell'acquisizione delle materie prime. L'occupazione dal canto suo è calata, come pure l'utilizzazione degli impianti. Le previsioni per i prossimi sei mesi sono in linea generale improntate a stazionarietà, salvo nel caso della domanda estera che dovrebbe registrare qualche favorevole sorpresa.

Legno e mobilio

Dopo una grave flessione operativa durata quasi tutto lo scorso anno, la situazione del settore ha accennato a un certo recupero dal lato dell'attività operativa. La domanda interna ha resistito discretamente, mentre la componente estera è apparsa più debole. In ogni caso, per la maggior parte delle variabili considerate si è rimasti al di sotto dei corrispondenti valori dello scorso anno. Le scorte sono apparse invariate, ma su livelli di esuberanza, mentre le attese per il prossimo futuro

sono moderatamente rosee, in quanto orientate nel senso di un certo rinvigorismento.

Metallurgico

Le statistiche di fonte Assider, ferme al dicembre 1983, rendono noto che il consuntivo dello scorso anno ha chiuso con una produzione di acciaio grezzo in provincia di Torino pari a 992.795 tonn., con un cedimento del 10,5% sul 1982. Da questo acciaio sono state ricavate 653.845 tonn. di laminati a caldo e 155.416 di altri prodotti siderurgici. In entrambi i casi si sono registrate apprezzabili flessioni sull'anno precedente (- 8,1% e - 7,3% nell'ordine). Questi dati sono sostanzialmente in linea con la media nazionale. Il 1983, infatti, è risultato per la siderurgia italiana un anno assai nero. Quanto al primo trimestre 1984, si osserva che, in virtù di un modesto recupero sia per la domanda interna sia per quella estera, le scorte si sono alleggerite e non sono ora lontane dal riequilibrio. In provincia il bilancio operativo è risultato meno sconcertante rispetto al Paese nel suo insieme grazie ai sintomi di miglioramento da parte delle produzioni destinate all'industria automobilistica. Si stima che nel gennaio-marzo 1984 si siano guadagnati 3-4 punti percentuali in termini di produzione rispetto al corrispondente trimestre dell'anno precedente. La capacità produttiva è ancora apparsa assai bassa, mentre le previsioni a sei mesi scontano un discreto miglioramento per produzione e domanda interna, con quella estera in evoluzione più lenta. Si tratterà però di una ripresa legata in parte alla necessità di ripristinare i magazzini.

Meccanico

Il periodo gennaio-marzo 1984 ha accusato una crescita produttiva per la meccanica torinese di circa 10 punti percentuali, a valori costanti, sul corrispondente scorcio del 1983. Si tratta di un chiaro recupero della situazione precedente, che si accompagna a un deciso incremento della domanda estera (+ 15% circa sul 1983). Quanto alla componente interna, si segnala una sostanziale stazionarietà, non diffusa però equamente in tutti i settori. I magazzini sono risultati ancora esuberanti, l'occupazione in lieve regresso e gli impianti sono stati sfruttati intorno al 74%. Le previsioni sono moderatamente favorevoli sotto il profilo sia della produzione che della domanda interna. Quella estera dovrebbe crescere a un ritmo più accentuato e consentire così un più deciso riequilibrio delle scorte di prodotti finiti.

Settore per settore, si osserva che la *carpenteria* si è comportata in linea con il trimestre precedente quanto a produzione e domanda interna, mentre è apparsa cedente nelle vendite all'estero e denuncia una sostanziale stazionarietà a livello previsionale. Quanto alle *macchine motrici e utensili*, si è notata una netta evoluzione produttiva accompagnata da un altrettanto sostenuto incremento nella domanda estera, mentre quella interna è rimasta praticamente invariata. Le previsioni accennano a un ulteriore miglioramento. Le *macchine operatrici* hanno evidenziato una domanda stazionaria, sia interna che estera, accanto a una discreta evoluzione dei ritmi operativi. Le attese a sei mesi sono abbastanza favorevoli lungo l'intera linea del fronte. La *meccanica di precisione e elettrica*, infine, pur comportandosi efficacemente oltre frontiera, ha perso posizioni all'interno. La produzione si è dal canto suo apprezzabilmente rafforzata. Il futuro dovrebbe offrire qualche occasione di sviluppo.

Automobilistico

I dati statistici di fonte Anfia informano che nel primo trimestre di quest'anno la produzione nazionale di autovetture è ammontata a 399.991 unità, il

15,9% in più nei confronti del corrispondente periodo dello scorso anno (345.033 unità). I veicoli industriali sono invece apparsi in flessione: da 43.030 nel 1983 a 37.760 nel gennaio-marzo di quest'anno (-12,2%). Nel complesso l'industria automobilistica italiana ha guadagnato il 12,8% sull'anno passato (da 388.063 unità a 437.751).

Le esportazioni di autovetture sono cresciute dello 0,9% (da 129.267 unità a 130.459, mentre i veicoli industriali hanno perso il 13,9%: da 26.520 a 22.846). Sono così state collocate all'estero in totale 153.305 unità, contro 155.787 nell'ugual scorcio del 1982 (-1,6%).

Per quel che riguarda le immatricolazioni, nello stesso periodo quelle di autovetture nuove di fabbrica sono ammontate a 219.804 unità (-0,1% sul 1983) e quelle di veicoli industriali a 17.535 (-5,1%). Nel complesso, cioè auto più veicoli industriali, si è rilevata una flessione dello 0,5%.

In sostanza, il mercato automobilistico italiano sta attraversando una fase di stanchezza, ma mentre ciò è compensato dall'accresciuta competitività delle marche nazionali, in sede internazionale le cose appaiono poco più incoraggianti. In merito ai veicoli industriali, non sembra ancora assorbita la crisi economica che da tempo attanaglia il comparto.

Materiali da costruzione

Alla fine del 1983 risultava uno dei settori maggiormente colpiti dalla crisi economica. Nel corso del primo trimestre del 1984 non si sono registrate grosse novità né dal lato della produzione né da quello della domanda globale. Il fronte interno continua ad evidenziare una sfavorevole congiuntura dell'edilizia, mentre i mercati esteri reagiscono con scarsa efficacia agli sforzi di penetrazione da parte delle aziende torinesi.

In breve, a fine marzo questo comparto non si trovava neppure sulle posizioni di dodici mesi fa. Le scorte di prodotti finiti erano piuttosto pesanti e le previsioni risultavano poco favorevoli nei confronti della domanda interna, mentre lo erano maggiormente per l'attività produttiva e le esportazioni.

Chimico e materie plastiche

Il primo trimestre 1984 ha presentato per la chimica torinese un andamento sostanzialmente positivo, sia per la produzione che per la domanda globale. Ciò ha subito comportato un miglioramento e dal lato delle scorte di prodotti finiti e da quello dell'utilizzazione della capacità produttiva. Le attese a sei mesi sono discrete e preannunciano un recupero sia della produzione che della domanda.

Per le *materie plastiche*, i primi tre mesi del 1984 sono apparsi sostanzialmente negativi, salvo una certa tenuta da parte della domanda interna. Le previsioni sono orientate verso un certo progresso. Il comparto permane in uno stato di incertezza, anche se il discreto clima d'opinioni da un lato e le riequilibrare scorte di prodotti finiti dall'altro depongono favorevolmente sulle attese a breve-medio termine.

Gomma

Il comparto dei pneumatici ha continuato anche nel corso del primo trimestre del 1984 ad evidenziare serie difficoltà legate a un non eccesso tiraggio della domanda dell'industria automobilistica.

Viceversa, il ramo degli articoli tecnici si è mosso in modo relativamente più favorevole evidenziando apprezzabili recuperi produttivi sul corrispondente periodo dell'anno precedente.

Nel complesso il trimestre in esame ha consentito un sostanziale riequilibrio delle scorte, il tutto in un clima di domanda pressoché stagnante. Le previsioni

per il prossimo trimestre sono moderatamente sfavorevoli per la domanda globale, mentre l'attività operativa dovrebbe mantenersi stazionaria.

Cartario e editoriale

Il 1984 è iniziato abbastanza favorevolmente per l'industria *cartaria* torinese, con recuperi, seppur lievi, dal lato della produzione sul corrispondente periodo dello scorso anno, valutabili in un 3-4% a valori costanti.

Il settore tra l'altro sta tuttora subendo a livello nazionale una pesante concorrenza estera. Ciò trova puntuale conferma nei decrescenti livelli delle esportazioni. I magazzini si mantengono in equilibrio, il che fa prevedere agli operatori del settore un ulteriore rilancio dell'attività produttiva a breve termine. La domanda interna, attualmente stagnante, dovrebbe recuperare qualcosa, così come quella estera, anche se con ritmi meno pronunciati.

Quanto al settore *dell'editoria*, fino a qualche tempo fa si era notato a livello locale un andamento decisamente più favorevole rispetto a quello della carta, che ora pare essere, almeno in parte, rientrato.

ARTIGIANATO

Come è ormai radicata consuetudine, è stata condotta anche nel corso del primo trimestre 1984 una rilevazione campionaria sull'artigianato torinese allo scopo di ottenere qualche informazione sull'andamento congiunturale del settore.

In tale occasione il 5% degli intervistati ha dichiarato di aver accresciuto i propri toni operativi rispetto al trimestre precedente, il 52% di essere rimasto sugli stessi livelli e il 43% di aver subito un deterioramento (saldo -38%, a fronte di -5% nel dicembre 1983 e di -33% nel marzo di quell'anno). Parrebbe quindi che le cose siano lievemente peggiorate, in palese contrasto con quello che sembra essere il clima d'opinioni generale che è invece orientato in senso favorevole. Ciò può essere giustificato dal ritardo temporale con cui gli stimoli positivi si stanno trasferendo dall'industria di maggiori dimensioni all'artigianato. Quanto alla domanda, il 10% dei laboratori contattati l'ha vista in ascesa rispetto a tre mesi prima, il 38% stazionaria e il 52% in flessione (saldo -42%, contro -10% lo scorso trimestre e -38% un anno fa). Qui traspare la stessa impressione già vista prima a proposito dell'attività produttiva.

In merito alle previsioni per il secondo trimestre 1984, il 10% degli interpellati è ottimista, il 57% non s'aspetta novità apprezzabili e il 33% è pessimista (saldo -23%, a fronte di -5% del dicembre scorso e di -55% un anno fa). In questo caso è da segnalare un deciso miglioramento rispetto al marzo 1983, per cui è auspicabile che anche l'artigianato torinese possa a breve termine risollevarsi dalla grave crisi che ancora l'attanaglia.

Sotto il profilo merceologico si può rilevare che il comparto alimentare si è mantenuto sostanzialmente stazionario e ha denunciato una lieve ripresa sul trimestre precedente. Nessuna novità degna di nota emerge dai rami tessili e dell'abbigliamento, mentre nell'insieme i settori metalmeccanici sono ancora apparsi in difficoltà e solamente sotto il profilo previsionale si è riscontrata qualche nota positiva. Discrettamente depresso è anche sembrato l'artigianato maggiormente legato all'edilizia (muratori, imbianchini, lattonieri, ecc).

COMMERCIO AL MINUTO

L'indagine campionaria di fine marzo 1984 rende noto che il 13% dei dettaglianti torinesi intervistati ha venduto nel corso del primo trimestre di più rispetto all'ottobre-dicembre 1983, naturalmente in termini reali. Si osserva che alla stessa data dello scorso anno si era registrata una percentuale leggermente inferiore (9%). Un altro 32% ha lavorato in modo equivalente (22% nel 1983) e il restante 55% ha accusato battute a vuoto (69%). Ne consegue che nel frattempo il saldo è migliorato, passando dal -60% di un anno fa all'attuale -42%, valore quasi analogo a quello del marzo 1982, cioè di due anni addietro (-43%).

In breve, si è evidenziato un recupero, di entità non certo trascurabile e che fa pensare che anche il commercio al minuto abbia risentito favorevolmente del mutato clima economico. Quanto allo stato delle giacenze, nel 1983 si era a un saldo del +22%, mentre nel marzo di quest'anno si è al +11%. Pure per questa via appare evidente una tonificazione generale delle botteghe torinesi.

Sotto il profilo merceologico, nel corso del trimestre in esame si è notato un regresso nei giri d'affari delle rivendite di generi alimentari, ma in compenso le prospettive per i prossimi mesi sono relativamente incoraggianti e le scorte si sono portate su un soddisfacente equilibrio. Un discorso simile vale per i tessuti e gli articoli d'abbigliamento, che però sono più ottimisti sotto il profilo previsionale. Non hanno realizzato grandi cose neppure i negozi di mobili e arredamento, anche se il futuro appare meno grigio rispetto a qualche tempo fa.

Quanto ai mobili e alle forniture per ufficio, il trimestre in esame è sembrato moderatamente positivo; a breve termine ci si aspetta un andamento sostanzialmente stazionario.

In merito alle previsioni formulate dalle aziende intervistate e relative al secondo trimestre del corrente anno, il 25% è ottimista, cioè pensa di vendere di più, il 49% è per la stazionarietà e il 26% per un regresso rispetto all'attuale situazione (saldo -1%, a fronte di zero nel marzo 1983). Questo risultato delude un po' poco, visto che non emerge quella fiducia che esiste invece in altri settori economici, in primo luogo l'industria. I commercianti torinesi non si fanno troppe illusioni e ritengono ancora insufficiente la schiarita emersa nel corso degli ultimi mesi.

□ □ □

Passando al costo vita, si osserva che nel corso del primo quadrimestre dell'anno esso è cresciuto (indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati nella città di Torino) del 3,6%, contro il 4,3% nel corrispondente periodo dell'anno precedente. In ragione d'anno, tra l'aprile 1983 e l'aprile 1984 si è registrato un accrescimento dell'11,3%, a fronte del 15,4% di dodici mesi prima. Quanto alle singole voci componenti dell'indice, esse sono lievitare nel modo seguente in ragione d'anno: +10,4% l'alimentazione (+2,8% nel primo quadrimestre), +11,3% l'abbigliamento (+3,7%), +14% l'elettricità e i combustibili (+5,4%), +30,1% l'abitazione (+4,3%) e +9,7% i beni e i servizi vari (+3,8%). Nell'ordine, dodici mesi prima si erano rilevate le seguenti variazioni: +13,8%, +14,9%, +24,4%, +16,5% (l'abitazione è l'unico caso in cui quest'anno si è registrata un'evoluzione più sostenuta rispetto alla corrispondente del 1983) e +15,7%.

I prezzi continuano a rallentare il loro ritmo d'ascesa, ma ora si è in un momento delicato, considerato che il probabile miglioramento congiunturale potrebbe nuovamente riaccendere un focolaio inflazionistico.

TRASPORTI

La rilevazione condotta presso un campione di auto-trasportatori torinesi mette in rilievo che il 29% degli intervistati ha dichiarato di aver trasportato nel corso del primo trimestre 1984 un volume di merci superiore a quello dell'ottobre-dicembre 1983, il 24% è per la stazionarietà e il 47% ha denunciato un più basso livello di lavoro (saldo - 18%, contro zero nel trimestre precedente e - 85% un anno fa). A dicembre vi era stato un 29% (come ora) di ottimisti, un altro 29% di pessimisti e il restante 42% non aveva riscontrato novità apprezzabili. Il risultato disastroso del marzo 1983 era stato originato da un 90% di risposte indicanti un cedimento, da un 5% di giudizi di evoluzione e da un altro 5% di stazionarietà.

Tenendo presente la situazione di un anno fa, con la quale, a causa della stagionalità, il confronto è più corretto, non si può non rilevare un deciso recupero, anche se i valori permangono sotto zero.

In merito alle difficoltà riscontrate nell'espletamento della loro attività, il 57% delle imprese ha posto l'accento sulla fiacchezza della domanda (erano il 43% a dicembre, ma ben il 78% nel marzo di un anno fa), il 12% sulla concorrenza delle ferrovie (valore leggermente più alto delle volte scorse, ma pur sempre su livelli modesti), il 19% su problemi di varia natura (soprattutto per presunti casi di concorrenza illecita), mentre il restante 12% non ha segnalato nessuna difficoltà.

Pure qui pare riscontrabile un leggero rilancio dell'attività dei trasporti su strada, se non altro per il fatto che sta perdendo d'importanza la causale « carenza di domanda ».

MERCATO FINANZIARIO

Durante il primo trimestre 1984 si sarebbe verificato un deciso rallentamento dell'affluenza del risparmio negli istituti di credito della provincia. Infatti, il saldo riscontrato nel corso dell'indagine campionaria di marzo è stato pari a zero (29% le risposte sia d'aumento che di diminuzione e 42% quelle indicanti stazionarietà).

Sotto il profilo delle richieste di credito si è invece notata un'evoluzione (saldo + 29%, lievemente superiore al + 24% di un anno fa). Ancora meglio sono andate le cose sul fronte delle concessioni di credito, con un 57% di giudizio d'aumento e un 43% denunciante stazionarietà (saldo + 57% a fronte del + 24% del marzo 1983).

Nel complesso sembrerebbe che il mercato del credito abbia registrato una crescita dal lato della domanda di mezzi di finanziamento da parte delle imprese, il tutto in linea con una certa spinta evolutiva da parte del sistema delle imprese. Tutto ciò dovrebbe anche aver ulteriormente fatto innalzare il rapporto impieghi/depositi.

Nel contempo il costo del denaro ha continuato a calare (non però in termini reali) ed era a fine febbraio del 20,27% (20,59% nel marzo 1983).

Infine, le banche intervistate sono relativamente ottimiste sul futuro immediato dell'economia torinese (saldo + 57%, a fronte di - 13% alla stessa data dello scorso anno). La ripresa pare quindi essere in atto anche a parere del mondo bancario locale.

Quanto alle statistiche creditizie tenute dalla Banca d'Italia, ferme purtroppo al mese di gennaio, si osserva che i depositi a tale data ammontavano a 18.514,2 miliardi di lire (+ 7,8% sul gennaio 1983). Al loro interno, quelli delle famiglie (14.488,9 miliardi) denunciavano un incremento dell'11,8% (poco meno del corrispondente tasso d'inflazione), quelli delle imprese (3.507,6 miliardi) erano scesi del

5,9%, mentre le Pubbliche amministrazioni evidenziavano una crescita del 7% (517,7 miliardi). Anche gli impieghi sono aumentati discretamente (+ 16,4%, da 8.626,9 miliardi nel gennaio 1983 a 10.040,5 un anno dopo) e in maggior misura nei confronti dei depositi.

I finanziamenti concessi alle imprese si sono accresciuti del 18,8% (erano pari a 8.771,2 miliardi di lire nel gennaio 1984), di più rispetto sia alle Pubbliche amministrazioni (- 6,3% con 439,7 miliardi), che alle famiglie (+ 7,1% con 829,6 miliardi).

Nel giro di un anno il rapporto impieghi/depositi è leggermente salito, passando dal 50,2 al 54,2.

PROTESTI CAMBIARI E FALLIMENTI

Nel primi tre mesi dell'anno sono stati protestati in provincia di Torino 52.541 titoli di credito (- 21,1% sul corrispondente periodo dell'anno precedente) per un importo di 78,2 miliardi di lire (- 13,6%).

Quanto alle singole categorie di titoli, le cambiali e le tratte accettate sono calate nel numero (30.334 protesti, - 10,2% sul 1983), ma lievitano nel valore (34,6 miliardi di lire, + 6,4%); quelle non accettate sono diminuite sia nella consistenza numerica (23.158 insolvenze e - 13,6% di variazione) che nell'importo (36,2 miliardi di lire, - 3,9%). In merito agli assegni bancari, si segnala una decisa involuzione sia nel numero (5.068 titoli, - 16,1%) sia nel valore (15,6 miliardi di lire, - 22,8%).

Passando ai fallimenti, si osserva che i tribunali provinciali ne hanno dichiarati 95 nel primo trimestre del 1984 (+ 13,1% sull'anno passato), di cui 47 relativi ad aziende industriali (+ 2,2%), 37 commerciali (+ 27,6%) e 11 dei restanti settori operativi (+ 22,2%).

DEPOSITI (1) E IMPIEGHI (2) DELLE AZIENDE DI CREDITO E DEGLI ISTITUTI DI CATEGORIA NEL 1983

(milioni di lire)

A fine periodo	Pubblica Amministrazione		Imprese finanziarie, assicurative, non finanziarie a struttura pubblica (3), altre (4)		Famiglie ed istituzioni senza fine di lucro		TOTALE	
	impieghi	depositi	impieghi	depositi	impieghi	depositi	impieghi	depositi
Gennaio	469.308	483.789	7.382.909	3.727.966	774.648	12.960.488	8.626.865	17.172.243
Febbraio	455.817	462.070	7.463.231	3.543.273	758.438	12.798.253	8.677.486	16.803.596
Marzo	413.728	513.961	7.721.876	3.364.664	776.752	12.770.014	8.912.356	16.648.639 (5)
Aprile	439.599	489.165	7.807.380	3.295.404	772.677	12.711.715	9.019.656	16.696.284
Maggio	419.380	452.870	7.840.978	3.235.253	789.517	12.661.359	9.049.875	16.349.482
Giugno	413.748	466.638	8.075.957	3.413.918	792.861	12.815.263	9.282.566	16.695.819 (5)
Luglio	411.761	442.339	8.631.406	3.498.140	820.029	12.939.671	9.863.196	16.880.150
Agosto	412.855	522.504	8.381.279	3.282.694	806.261	12.967.114	9.600.395	16.772.312
Settembre	405.408	535.562	8.268.539	3.429.576	802.759	13.238.077	9.476.696	17.203.215 (5)
Ottobre	405.968	478.433	8.621.944	3.334.890	801.464	13.178.435	9.829.376	16.991.758
Novembre	410.069	507.491	8.675.232	3.244.000	807.446	13.096.275	9.892.747	16.848.216
Dicembre	456.516	564.073	8.512.718	4.506.711	846.943	14.593.400	9.816.177	19.664.184 (5)

Fonte: Banca d'Italia

- (1) Sono compresi i conti correnti in valuta di clientela residente
- (2) Sono compresi gli ammassi valutari e i crediti in sofferenza
- (3) Comprendono le aziende autonome statali, le aziende municipalizzate e l'Enel
- (4) Comprendono le imprese private e quelle a partecipazione pubblica
- (5) Sono compresi gli impieghi e i depositi delle Casse rurali rilevati trimestralmente

PRESENTATI DAGLI AUTORI

A. DEL BOCA, Rigidità dei salari ed equilibrio macroeconomico - Voi. di 14 x 22 cm, pp. 77 - F. Angeli, Milano, 1984 - L. 9.000.

Il fenomeno della rigidità salariale rimane, a parecchi decenni dalla formulazione keynesiana, una delle grandi sfide intellettuali per gli economisti teorici ed un ostacolo non superato per la politica economica. Nella maggioranza dei paesi industrializzati, la scarsa risposta dei salari nominali a variazioni del prodotto, ha reso inefficaci le politiche keynesiane che non sono riuscite a sostenere la domanda senza inflazione, ma anche di quelle monetariste che hanno ottenuto solamente un modesto rallentamento dei prezzi a costo di una severa riduzione dell'attività e dell'occupazione.

Questo lavoro è limitato all'analisi della evoluzione dei salari nominali e alle cause della loro inflessibilità verso il basso. Abbiamo cercato di dare risposta o almeno di chiarire i termini di tre questioni: come si può definire la rigidità salariale? Quali sono le sue cause? Come la si può misurare? Abbiamo affrontato il problema risalendo alle origini, alla prima formulazione della nozione di rigidità salariale cercando di seguire l'evoluzione e le trasformazioni che questo concetto ha subito nelle diverse trattazioni.

Nella Teoria Generale, Keynes affermava che i sistemi economici moderni, per le caratteristiche del loro sviluppo istituzionale, funzionano sulla base di uno *wage standard* che è necessario mantenere fisso. Nella Teoria Generale non viene però elaborata una teoria della variazione dei salari nominali.

Per il ventennio successivo, la spiegazione del come e perché i salari variano diviene di competenza degli esperti di relazioni industriali, degli istituzionalisti del mercato del lavoro. Più recentemente, l'inflessibilità dei prezzi e dei salari è diventato un problema diretto dei maggiori comparti della teoria economica.

Per la teoria, l'impresa più impegnativa è stata ed è tuttora quella d'integrare la rigidità dei salari e dei prezzi nel comportamento degli agenti economici, cioè di dare della flessibilità una trattazione endogena. A livello empirico, l'eredità keynesiana è stata a lungo amministrata, almeno per quanto riguarda la politica economica, dalla curva di Phillips.

L'attacco e le modifiche che questa relazione empirica ha subito dalla fine degli anni sessanta hanno dato vita a nozioni di rigidità di natura molto diversa dallo *wage standard* keynesiano.

Quando Keynes ha enunciato il suo «teorema dei salari», i prezzi erano stabili. Rigidità verso il basso voleva dire che la variazione dei salari nominali non assumeva mai valori negativi. In tempi di elevata inflazione però, questa idea di rigidità va integrata con qualche nuova nozione che tenga conto del fatto che nell'ultimo ventennio, le variazioni dei salari nominali dei paesi OCSE sono sempre state positive. In mancanza di un punto di riferimento concettuale a cui ancorare questa nozione si è di fatto misurata la rigidità in termini di variabilità dei salari (Gordon, 1982) oppure dei differenziali salariali (Lucas, 1973). E evidente che le difficoltà di misurare la rigidità (di cui riferiamo al capitolo 4) derivano proprio dalla ambiguità concettuale che ancora circonda la sua definizione.

Nell'ultimo capitolo segue una analisi empirica in cui si illustra, per vari paesi, la risposta delle componenti del monte salari (*wage bill*) alle variazioni nominali del PNL. L'indagine rappresenta un'estensione dell'articolo di Gordon (1982) e ne conferma in grande misura i risultati ma non implica l'accettazione della sua interpretazione di rigidità.

A. GILARDONI, Le politiche tecnologiche delle imprese industriali - Voi. di 15 x 23 cm, pp. 167 - Giuffrè, Milano, 1984 - L. 12.000.

Questo saggio costituisce la prima parte di una ricerca avente per oggetto la definizione e l'attuazione delle politiche tecnologiche nelle imprese industriali. Il saggio si propone di analizzare, nell'ottica dell'economia di azienda, gli elementi che determinano la dinamica dell'ambiente scientifico e tecnologico rilevante per l'impresa. Un'approfondita comprensione delle forze che governano i fenomeni tecnologici esterni costituisce la premessa essenziale per scegliere e per perseguire i corretti indirizzi di sviluppo delle competenze tecnico-scientifiche. Queste tematiche saranno discusse nella seconda parte. In essa si esamineranno in dettaglio i problemi concernenti il rafforzamento, l'acquisizione, la cessione e la difesa delle risorse tecnologiche, sia in una prospettiva di orientamenti politici, sia negli aspetti più concretamente operativi.

Studiosi di molte discipline hanno affrontato il problema del cambiamento tecnologico. A livello di massima astrazione si sono posti gli storici, gli economisti, i sociologi e tutti coloro che hanno indagato le forze sociali e culturali che determinano il progresso della scienza e delle sue applicazioni. A un livello più pragmatico si collocano gli studiosi di economia e politica industriale. Per essi la dinamica tecnologica costituisce un elemento che, nel contempo, determina ed è determinato dalla struttura del settore. In una prospettiva di maggior dettaglio si pongono gli aziendalisti, i quali incentrano la propria attenzione sull'analisi dei fattori organizzativi che favoriscono le realizzazioni innovative e sull'individuazione degli influssi delle evoluzioni tecnologiche esterne sulle imprese. Infine, ad un livello di massimo dettaglio, vari autori hanno indagato i singoli eventi innovativi allo scopo di ricostruirne le fasi evolutive e per determinarne le cause di successo o di fallimento.

Le finalità proprie di ciascuna prospettiva di studio e la relativa autonomia in cui si sono sviluppati i vari filoni, hanno favorito il consolidarsi di sistemi di riferimento e di concettualizzazioni spesso assai differenziate. Si sono create non poche confusioni, anche banalmente terminologiche, per cui la stessa parola, quale ad esempio «innovazione», ha assunto contenuti distinti da prospettiva a prospettiva e da autore ad autore.

Questa situazione deriva, tra l'altro, dal fatto che non si è ancora consolidata una vera e propria disciplina in materia di cambiamento tecnologico. Più spesso, ricercatori di distinte origini disciplinari, si sono occupati del tema a margine dei loro studi nei campi prediletti, cioè quasi accidentalmente, apportando anche significativi contributi, ma non sistematici. E evidente che indagini condotte muovendo da basi diverse, con diversi obiettivi e metodologie, non possono condurre a risultati confrontabili né, tanto meno, omogenei. Da qui non poche incertezze, contraddizioni, confusioni, che caratterizzano un campo di studi ancora senza precisi confini.

Ma vi è di più. Tutte le prospettive di indagine presentano limiti, più o meno marcati, sul piano normativo o su quello positivo. Ad esempio, le leggi sul rapporto tra dinamica tecnologica e settore industriale, hanno una limitata valenza applicativa a causa di assunzioni semplificatrici sulle determinanti relative alle organizzazioni entro cui si realizzano i processi innovativi. Considerazioni analoghe, seppur di segno opposto, potrebbero essere svolte in relazione alla prospettiva aziendalistica.

In questa situazione, confusa e non consolidata, nell'ultimo decennio si è notevolmente accresciuto l'interesse in tema di cambiamento tecnologico sia a livello sociale, sia a livello di azienda. Alla base vi è

l'ormai acquisita consapevolezza dell'enorme importanza della variabile tecnologica per la competitività ed il benessere delle nazioni e per il successo dell'impresa. È in ragione di tale importanza che si sono indagate le determinanti del progresso, al fine di imprimere al cambiamento tecnologico i voluti indirizzi, con il voluto tasso.

I contributi aziendalistici riguardanti la variabile tecnologica non sono numerosi. Essi rivolgono l'attenzione prevalentemente sulle determinanti interne dell'azienda e pongono spesso ipotesi di necessità limitative sulle causanti esterne. Per meglio comprendere la dinamica dell'ambiente, assume rilievo ricorrere alle altre prospettive di studio del cambiamento tecnologico. Queste, sebbene debbano essere adattate talvolta con difficoltà alla nostra, offrono preziosi contributi che non devono essere dispersi. Ad esempio, le riflessioni di Rosenberg, uno storico-economico, acquistano importanza centrale anche per l'aziendalista, nel momento in cui gettano luce sulla natura sociale della tecnologia e sulle forze non tecnologiche che ne determinano l'evoluzione. E appena utile dire come le teorizzazioni di Schumpeter, sociologo ed economista, siano alla base di qualsiasi discussione in materia di innovazione tecnologica. Ed anche i contributi degli studiosi di economia e politica industriale sono preziosi, in quanto consentono di meglio comprendere i fattori settoriali, cioè dell'ambiente di più immediato interesse dell'impresa, che determinano il progresso.

D'altronde, la prospettiva di politica aziendale impone di considerare, in via congiunta, «tutte» le variabili ambientali che possano influenzare le opzioni e, anzi, richieda di operare una sintesi con le variabili che caratterizzano l'organizzazione. La scelta di far propri contributi diversificati appare quindi più che giustificata.

Al fine di porre alcuni punti fermi, è opportuno chiarire fin d'ora i principali concetti cui si farà riferimento nel seguito. Innanzitutto il concetto di «innovazione tecnologica in senso assoluto».

Con esso si intende la prima commercializzazione di un prodotto o di un servizio contenente un principio tecnologico non ancora utilizzato economicamente, ed in grado di meglio soddisfare una esigenza specifica della collettività. Di rilievo è, quindi, sia il contenuto di novità da un punto di vista tecnologico, con riferimento ad una specifica applicazione, sia la capacità della tecnologia di rispondere alle richieste in modo migliore rispetto ai sistemi tradizionali.

Gli eventi innovativi possono essere classificati qualitativamente entro un continuum ai cui estremi si collocano le «innovazioni marginali» e quelle «radicali». Le innovazioni marginali si riferiscono a prodotti con contenuti tecnologici scarsamente differenziati da quelli tradizionali ed in grado di soddisfare in modo di poco superiore le esigenze del mercato. All'opposto, le innovazioni radicali hanno forti contenuti di novità sul piano scientifico e tecnologico e sono in grado di rispondere in modo decisamente superiore alle necessità. I primi, quindi, sono fenomeni scarsamente rilevanti, di frequente evenienza e di modesto impatto. I secondi sono invece fatti rari, con grande impatto economico e sociale.

All'interno dei due estremi si collocano numerose tipologie innovative, in cui i requisiti di capacità di soddisfare i bisogni e quelli dettati dalla tecnologia si presentano in varie combinazioni.

Con il concetto di innovazione tecnologica «in senso relativo» ci si riferisce alla prima commercializzazione di un prodotto nuovo per un'impresa assunta a riferimento. In prima approssimazione, ha scarsa rilevanza il fatto che si tratti anche di un'innovazione in senso assoluto. Ciò che ha invece rilievo è la natura e l'entità delle nuove conoscenze che l'impresa ha dovuto sviluppare al suo interno al fine di produrre il bene. Può, quindi, avere luogo una fattispecie in cui una innovazione marginale in senso assoluto, sia radicale se ci si riferisce ad un'impresa.

Non è il caso di sviluppare ulteriormente la distinzione, se non per sottolineare che è questa seconda ac-

cezione di innovazione che a noi interessa in maggior misura. Essa comporta un lungo e complesso iter, realizzato generalmente all'interno di una organizzazione, che va dalla generazione dell'idea innovativa, alla risoluzione di una serie di problemi tecnici, fino all'industrializzazione e commercializzazione di un nuovo prodotto.

Il «processo innovativo» si collega al concetto di strategia di impresa in quanto ne costituisce un possibile momento attuativo. Perseguire un'innovazione equivale, cioè, a realizzare un progetto strategico, esplicito o implicito, con precise finalità imprenditoriali e competitive.

Ma il progetto in sé non ha possibilità di successo se non esistono un'ampia serie di condizioni di impresa ed ambientali. In particolare, è necessario che l'azienda sviluppi o acquisisca quella serie di cognizioni tecniche e scientifiche che stanno alla base del nuovo prodotto. Ed è a questo livello che acquista importanza il concetto di innovazione assoluta. Qualora, cioè, l'impresa sia la prima in assoluto a sviluppare il nuovo prodotto, essa non potrà fondare le speranze di successo che sulle proprie capacità di perfezionare le conoscenze. Alternativamente, l'azienda potrà acquisire dall'esterno, cioè «imitare» le soluzioni già adottate da altri.

E' opportuno precisare ancora una volta che ha per noi estrema importanza il contenuto di tecnologia dell'innovazione. Non è oggetto della nostra attenzione la creazione di prodotti nuovi solo sulla base della percezione del mercato, quali il profumo firmato, la penna di marca o il nuovo detersivo. Ciò che ci interessa è la realizzazione di beni e di servizi che abbiano un significativo contenuto di tecnologia. Non si vuole con ciò sottovalutare l'importanza, anche economica, delle innovazioni senza contenuti di tecnologia, bensì sottolineare la diversità delle due tipologie di eventi. Le innovazioni tecnologiche richiedono, infatti, soluzioni organizzative, tecniche gestionali, approcci politici diversi da quelle senza contenuto di tecnologia, non fosse altro che per le differenze nei tempi, nelle risorse dislocate e nei rischi di insuccesso.

Un ulteriore concetto che è utile discutere brevemente è quello di «potenzialità applicativa» di una tecnologia. Si distinguono tecnologie che presentano numerosi settori di utilizzo potenziale e tecnologie che trovano applicazione in uno o pochi settori. Tra le prime, basti ricordare l'elettronica o, a suo tempo, la meccanica; tra le seconde, la tecnologia del laser, quella nucleare o altre ancora, meno note e molto più focalizzate, quali la microincisione nucleare o la tecnologia del getter.

Le tecnologie ad elevata potenzialità si propagano nell'ambiente in misura maggiore, con impatti rilevanti in un ampio numero di segmenti applicativi. La logica di diffusione può essere «orizzontale» o «verticale». La logica orizzontale definisce l'applicazione dei medesimi principi tecnologici in settori anche fortemente differenziati (la tecnologia della gomma si applica nei pneumatici come nelle palle da tennis; quella nucleare, nelle armi come nella produzione di elettricità); la propagazione verticale indica, invece, il progressivo sviluppo e perfezionamento di un principio tecnologico in un unico settore applicativo (si pensi alle diverse generazioni di un prodotto).

Queste considerazioni permettono di introdurre il concetto di «filiera tecnologica». Con esso ci si riferisce ad una successione di eventi innovativi, originati da un unico principio tecnologico, e sviluppati seguendo logiche orizzontali o verticali.

G. AIROLDI, M. DECASTRI, Le funzioni di organizzazione in impresa - Voi. di 15 x 23 cm, pp. 424 - Giuffrè, Milano, 1983 - L. 25.000.

Negli ultimi decenni gli studi di organizzazione hanno prodotto una vasta gamma di teorie e di modelli che consentono di affrontare i problemi di analisi e progettazione organizzativa con elevati livelli di affidabilità. Sia le logiche di fondo che le metodologie di analisi e progettazione proposte dalle teorie e dai modelli organizzativi hanno raggiunto elevati gradi di sofisticazione ed hanno ripetutamente dimostrato di coprire adeguatamente una grandissima parte delle correnti problematiche organizzative. Nonostante ciò, è del tutto evidente a chiunque si occupi di organizzazione di impresa che molto spesso le teorie ed i modelli organizzativi noti non trovano pratica corrispondenza nelle soluzioni organizzative adottate dalle imprese.

Numerosi fattori contribuiscono a spiegare il basso grado di utilizzazione delle conoscenze organizzative disponibili; un posto certamente importante in merito è occupato dalle *modalità secondo le quali le funzioni di organizzazione sono svolte in impresa*. Affidabili e sofisticati modelli di analisi e di progettazione organizzativa sono evidentemente di scarsa utilità per le imprese che interpretano la progettazione organizzativa come fatto di «buon senso» e che dunque, ad esempio, non dedicano a tale attività risorse specialistiche. Scarsa utilità hanno le teorie ed i modelli anche là ove esistono organi specialistici di organizzazione, ma le persone che vi operano godono di bassi livelli di prestigio e di influenza nel contesto di impresa.

Le numerose e di varia natura condizioni di svolgimento delle funzioni di organizzazione in impresa sono l'oggetto di questo libro. I temi trattati sono di elevata criticità per garantire soddisfacenti livelli di efficienza e di efficacia ai processi di analisi e di progettazione organizzativa e di cambiamento; nonostante ciò rari e poco organici sono ancora oggi i contributi in merito offerti dalla letteratura in campo organizzativo.

La generale dizione «funzioni di organizzazione» copre le aree di attività che nel linguaggio corrente sono denominate: «organizzazione»; «gestione del personale»; «relazioni sindacali»; «sistemi informativi».

Nei nostri tempi si richiede che le funzioni di organizzazione siano svolte in impresa sempre con molta cura; l'efficacia organizzativa è ormai per tutte le categorie di imprese una condizione primaria di competitività e di economicità duratura. La tesi di fondo di questo libro è che l'adeguato svolgimento delle funzioni di organizzazione richiede la cura *congiunta* di quattro ordini di condizioni aventi per oggetto rispettivamente: i volumi e la qualità delle risorse dedicate allo svolgimento delle funzioni di organizzazione; l'articolazione e la collocazione nella struttura degli organi specialistici di funzioni di organizzazione; il grado di formalizzazione delle variabili organizzative ed i livelli di delega ed autonomia di tali organi così come gli orientamenti delle persone che vi operano; le modalità di integrazione tra gli organi specialistici di funzioni di organizzazione e tra questi e gli organi «di linea». Gli ultimi due ordini di condizioni sono spesso quelli più critici e, contemporaneamente, quelli più frequentemente trascurati nella pratica d'impresa.

Considerazioni analoghe a quelle sopra riportate costituivano oggetto di riflessione, alla fine degli anni '70, di due colleghi dell'Istituto di Economia Aziendale dell'Università Bocconi: Andrea Ruggiadini e Gian Franco Goeta. Il lavoro che ha portato a questo libro trae spunto da tale circostanza; un contributo rilevante è venuto anche dalla decisione di Paolo Mottura, responsabile della Divisione Bancaria della

SDA-Bocconi, di «sponsorizzare» una ricerca sul campo avente per oggetto le modalità di svolgimento delle funzioni di organizzazione nelle banche italiane; nel corso di tale ricerca prezioso è stato il contributo dei colleghi Maurizio Baravelli, Luigi Golzio e Giuseppe Santorsola nella delicata fase della raccolta dei dati presso le aziende di credito indagate.

Le due parti in cui il libro si articola sono dedicate rispettivamente ad uno schema generale di analisi e progettazione delle condizioni di efficace svolgimento delle funzioni di organizzazione nelle imprese ed al suo sviluppo con riferimento al caso delle banche italiane. La responsabilità di quanto scritto spetta esclusivamente ai rispettivi autori.

R. CAVALLO BORGIA, Verità e fedeltà nel bilancio d'esercizio - Voi. di 17,5 x 25 cm, pp. 117 - Giuffrè, Milano, 1984 - L. 8.000.

Delicati problemi e nuovi elementi di discussione si pongono all'attenzione della dottrina giuridica nell'esegesi della recente normativa comunitaria in tema di conti annuali, soprattutto in relazione al suo successivo inserimento nel nostro sistema societario. La quarta direttiva, invero, ha suscitato l'interesse critico dei giuristi non solo nel tentativo di una immediata valutazione del rapporto in cui essa si colloca con le vigenti disposizioni sui bilanci, ma anche nell'individuazione delle eventuali diverse prospettive che l'assorbimento del modello comunitario potrà imporre all'attuale struttura legislativa. D'altro canto l'intensa analiticità della nuova disciplina, la previsione di schemi obbligatori ancor più elaborati di quelli vigenti nel nostro ordinamento, la possibilità di regimi semplificati in casi chiaramente definiti, sono evidenti prova della sensibilizzazione cui si è pervenuti nella ricerca di soluzioni soddisfacenti e razionali per le problematiche di bilancio.

Né può venire sottovalutata, nell'ambito del più ampio processo di armonizzazione in corso, l'importanza della quarta direttiva, la quale, attraverso una reale comparabilità dei bilanci ed una pari capacità informativa dei medesimi, favorirà l'eliminazione di uno dei maggiori ostacoli, che oggi si frappongono alla concreta realizzazione dell'originaria finalità di fusione dei mercati nazionali in un unico contesto.

Da ultimo, una più responsabile e convincente elaborazione delle problematiche connesse alla disciplina del bilancio e dei documenti non potrà che assicurare maggiore concretezza a quell'obiettivo di «trasparenza» ormai riconosciuto quale criterio ispiratore e principio di ogni moderno ordinamento societario. Sia sotto il profilo comunitario, che sotto quello interno, quindi, prospettive nuove si aprono a chi voglia approfondire lo studio nello specifico settore, studio che dovrebbe così presentare una certa novità ed una rilevanza, insieme, scientifica e pratica.

Con pari evidenza tale accentuata problematicità impone alcune premesse di metodo.

Non si vuole, infatti, affrontare in questa sede una sistematica «lettura», né tanto meno formulare valutazioni conclusive sulla recente normativa ancora prima, inoltre, di conoscere quali saranno all'interno del nostro sistema i modi dell'adeguamento alle esigenze dell'armonizzazione. Scopo della ricerca tende ad essere un meditato specifico esame riferito esclusivamente ai canoni fondamentali fissati nella direttiva in tema di conti annuali e dai quali è ovvio prevedere che il nostro legislatore non potrà prescindere. E ciò non tanto e non solo al fine di individuare il significato terminologico, quanto la sfera operativa e la natura di tali principi generali anche in rapporto a quelli in osservanza dei quali, nel vigente ordinamento, il bilancio deve essere redatto dagli amministratori.

Ma in tale quadro l'oggetto del lavoro deve essere precisato ulteriormente.

La quarta direttiva si apre con alcune enunciazioni di principio a carattere assai ampio e, con riferimento all'insieme dei conti annuali, afferma che essi devono essere elaborati con chiarezza e «devono dare un quadro fedele della situazione patrimoniale, di quella finanziaria nonché del risultato economico della società».

Il significato, la natura, la sfera operativa di tale nuovo canone di «fedeltà» costituiscono gli obiettivi che la presente indagine si propone di raggiungere.

AUTORI VARI, Origini e identità del credito speciale (a cura di C. Pace e G. Morelli) - Voi. di 14 x 21 cm, pp. 409 - F. Angeli, Milano, 1984 - L. 30.000.

Sono trascorsi più di quarant'anni dall'emanazione della legge bancaria e il fatto che essa ancora oggi rappresenti un campo aperto di indagine e di confronto indica la portata del tutto rivoluzionaria che ebbe nel settore, una portata forse non adeguatamente valutata negli anni trenta. E in periodi particolari, di tensione, come il nostro, quando il mondo del credito diviene oggetto dei più importanti provvedimenti di politica economica, l'assetto del sistema bancario torna a suscitare interesse, stimolando ricerche e discussioni non solo sulle vicende più recenti, ma anche sulla sua genesi.

È proprio in questa ottica che è stato preparato questo volume, anche se ovviamente con una distinta prospettiva di analisi rispetto a quella che caratterizza i numerosi lavori che hanno visto la luce in questi ultimi anni. Suo scopo è cercare di chiarire l'origine e l'identità del credito speciale attraverso la rilettura di alcuni documenti e saggi di economisti. La raccolta è articolata in tre diversi momenti, ma sempre animata da uno stesso filo conduttore: la possibilità e l'opportunità — o meno — di diversificare il sistema del credito mobiliare da quello commerciale. Questa raccolta si vuole in tal modo inserire in uno spazio rimasto fino ad ora largamente inesplorato proprio perché la selezione degli scritti che la compongono è stata effettuata, nell'ambito della letteratura dell'epoca, in modo da porre in evidenza le esigenze e le motivazioni che portarono l'attività creditizia da un sistema di banca indifferenziata — la banca mista — alla specializzazione: sistema quest'ultimo consolidato, piuttosto che dettato, dalla riforma bancaria del 1936 e riconfermato come modello pienamente valido dal rapporto della Commissione economica presentato all'Assemblea Costituente.

Nel campo della specializzazione del credito vi è una notevole letteratura che ha illustrato la documentazione preparatoria dei più significativi interventi dei pubblici poteri. In particolare, hanno visto di recente la luce alcune importanti pubblicazioni che hanno reso disponibile la documentazione ufficiale, parte della quale di natura anche riservata.

Meno nota invece — e soprattutto meno facilmente accessibile — la letteratura che ha dibattuto il problema della specializzazione. Si è pertanto inteso effettuare una sorta di antologia degli scritti degli economisti nella materia. La comprensione dei contributi di questi studiosi può risultare più agevole grazie al riferimento dei principali accadimenti che hanno contrassegnato l'ambiente economico-finanziario. L'evoluzione delle istituzioni economiche infatti subisce la duplice influenza della dinamica dei fatti e dell'evoluzione delle idee.

Come è stato posto in rilievo dal Di Nardi, nell'evoluzione del pensiero economico fatti e teorie sono fenomeni interagenti; talora ruolo determinante viene assunto dagli uni, tal'altra il fattore strategico è co-

stituito dall'evoluzione delle teorie. Ed è indubbio che sotto entrambi i profili gli anni Trenta, nei quali maturò il movimento verso la specializzazione creditizia, costituirono un periodo caratterizzato da eccezionali cambiamenti. A simile osservazione non sfugge certamente il sistema creditizio, che in qualche misura può essere considerato un microcosmo completo, in quanto riflette in maniera accentuata e sensibile tutti gli aspetti del sistema economico in cui è inserito. L'evoluzione delle istituzioni bancarie, pertanto, non può essere studiata facendo astrazione dalle condizioni volta a volta prevalenti: la variabilità dei caratteri dell'ambiente economico nello spazio e nel tempo può spiegare le differenze riscontrabili nelle soluzioni istituzionali adottate. Queste considerazioni ci hanno indotto ad inserire nella presente introduzione, accanto all'indicazione delle ragioni che hanno condotto a prescegliere i vari scritti, il riferimento alle principali vicende che caratterizzavano l'ambiente economico-finanziario nel momento in cui tali scritti venivano per la prima volta pubblicati.

I saggi compresi in questa raccolta presentano il comune denominatore di essere apparsi in anni cruciali, durante i quali l'economia italiana e in particolare il suo sistema finanziario erano sottoposti a dura prova. Fatti, idee e soluzioni istituzionali hanno quindi esercitato la loro influenza parallelamente, mutando talvolta in modo radicale gli orientamenti economici di molti Paesi. Ricostruire attraverso la letteratura del tempo le motivazioni degli indirizzi assunti in tema di specializzazione creditizia è l'obiettivo, non certo agevole, che la presente raccolta si propone di raggiungere, coprendo un periodo estremamente travagliato del mondo creditizio, a cavallo tra due conflitti mondiali, nel corso del quale sono state gettate le basi su cui ancor oggi si fonda nel nostro Paese la costruzione del settore.

(dall'introduzione di Giovanna Morelli)

O. CASTELLINO - M. C. ACCIARINI, Il mondo economico. Teorie e fatti - Voi. di 17 x 24 cm, pp. 484 - Lattes, Torino, 1984 - L. 15.000.

Questo volume si propone, come chiarisce il titolo, di offrire un quadro logico (le teorie) nel quale possano agevolmente inserirsi e interpretarsi i dati dell'esperienza quotidiana (i fatti).

Non di rado è accaduto che l'economia politica venisse considerata un insieme di nozioni aride e di teorie astratte. A un mondo totalmente diverso sembravano invece appartenere i fenomeni di fronte a cui ci si trova sia partecipando alla vita familiare (quale i redditi del lavoro dipendente e autonomo, i prezzi dei beni di consumo, le forme di impiego del risparmio e il loro rendimento), sia leggendo un quotidiano o assistendo a un telegiornale (quali il reddito nazionale e le sue oscillazioni, l'inflazione, la disoccupazione, il disavanzo pubblico, il commercio con l'estero, i cambi).

Gli autori mirano a superare questo apparente contrasto, guidando il lettore verso una cultura economica rigorosa e sistematica, ma di cui, al tempo stesso, sia evidente il rapporto con i fenomeni reali e con le altre materie di studio, come testimoniano gli approfondimenti e i collegamenti interdisciplinari posti al termine dei capitoli.

Le teorie e le affermazioni generali vengono sempre accompagnate da applicazioni ed esemplificazioni

relative alla realtà italiana, alla quale si riferisce buona parte delle tabelle e dei grafici. Senza rinunciare alla terminologia tecnica degli economisti, il linguaggio è ispirato alla maggiore possibile chiarezza, aiutata da una presentazione grafica che, attraverso opportuni riquadri, mette in evidenza i risultati più importanti.

L'opera è articolata in cinque parti e un'appendice. La prima, tratta dei bisogni umani e dei beni economici, dei soggetti economici e delle attività produttive, dei conti della nazione. La seconda è dedicata ai temi del consumo, della produzione e della distribuzione, mentre la terza si occupa dello sviluppo economico. Reddito, moneta e premi, inflazione sono gli argomenti della quarta parte. L'ultima approfondisce invece il commercio internazionale, i pagamenti, le fluttuazioni economiche e le politiche anticicliche. L'appendice fornisce alcuni cenni di storia del pensiero economico.

ARRIVATI NELLA BIBLIOTECA CAMERALE

Economia - Politica Economica - Programmazione - Andamento congiunturale

DEL BOCA Alessandra - Rigidità dei salari ed equilibrio macroeconomico - Milano, Angeli, 1984 - 76 p. L. 9.000

FORTE F. - MARCHESE C. - Prezzi pubblici e tariffe - Milano, Giuffrè, 1984 - 375 p. L. 25.000

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRENTO - Note sulla situazione economica in Provincia 1983 - Trento, 1984 - 78 p. SIP

BANCO DI SICILIA - Situazione e prospettive del mercato del petrolio - Roma, 1983 - 77 p. SIP

ISTITUTO CENTRALE DELLE BANCHE POPOLARI ITALIANE - Note sull'andamento economico italiano nell'anno 1983 - S. Donato Milanese, 1984 - 585 p. SIP

CAPPELLETTO Roberto - La previsione economico-finanziaria d'impresa e l'istruttoria di credito industriale - Milano, Giuffrè, 1983 - 146 p. L. 10.000

ISVEIMER - Aspetti giuridici, economici e finanziari dei rapporti tra i paesi produttori di petrolio e l'Europa - Napoli, 1984 - 93 p. SIP

A.N.F.I.A. - Industria automobilistica mondiale nel 1983 - Torino, 1984 - 52 p. SIP

IRES - Quantità, struttura ed evoluzione delle retribuzioni di fatto alla FIAT AUTO SPA nel triennio 1981-83. Alcune comparazioni interaziendali - Torino, 1984 - 49 p. SIP

Ce.D.R.E.S. - Rapporto CEDRES 1983 sull'industria della provincia di Alessandria - Alessandria, 1983 - 67 p. SIP

IRES - Circoli di qualità: motivazioni ed obiettivi delle sperimentazioni in Italia - Torino, 1983 - 73 p. SIP

BALDUCCI R. - CANDELA G. - Contrattazione salariale e ciclo economico - Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1982 - 174 p. L. 15.000

Scienze sociali e politiche - Sociologia

CENSIS - Dal sommerso al post-industriale - Milano, Angeli, 1984 - 161 p. L. 12.000

LEVI Arrigo - Ipotesi sull'Italia, Indici diagnosi per una crisi - Bologna, Soc. Ed. il Mulino, 1983 - 221 p. L. 10.000

Statistica - Demografia - Distribuzione dei redditi - Conti economici nazionali e regionali

OCDE - Statistiques annuelles du pétrole et du gaz naturel - Paris, 1983 - 526 p. L. 52.500

MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO - Relazione sul servizio minerario e statistica delle industrie estrattive in Italia nell'anno 1981 - Napoli, 1984 - 93 p. SIP

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL - Annuaire des statistiques du travail 1983 - Genève, 1983 - 847 p. SIP

COMUNE DI GENOVA - Annuario statistico 1981 - Genova, 1981 - 234 p. SIP

ONU - Statistiques du commerce mondial de l'acier 1982 - New York, 1983 - 73 p. \$ 11

ONU - Bulletin annuel de statistiques du logement et de la construction pour l'Europe - 1982 - New York, 1983 - 104 p. \$ 12,50

ONU - Handbook of industrial statistics - New York, 1982 - 412 p. \$ 22

ONU - Yearbook of construction statistics 1973-1980 - New York, 1982 - 221 p. \$ 25

COMUNITÀ EUROPEA - Costo della manodopera 1981 - Volume 1: Risultati principali - Lussemburgo, 1984 - 256 p. L. 4.500

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA - Il valore aggiunto dell'agricoltura per regione 1970-1982 e bilanci alimentari 1981-1982 - Roma, 1983 - 63 p. L. 3.000

CEE - Balances des paiements - Données globales 1971-1982 - Luxembourg, 1983 - 89 p. F 53

CEE - Statistiche delle foreste - Lussemburgo, 1984 - 192 p. - L. 22.200

ISTITUTO NAZIONALE DELLA PREVIDENZA SOCIALE - Notizie statistiche 1979-1980-1981 - Roma, 1983 - 568 p. SIP

ISTAT - Recenti livelli e caratteristiche della mortalità infantile in Italia - Analisi delle informazioni e proposte di miglioramento - Roma, 1983 - 106 p. L. 3.500

ISTAT - 12° Censimento generale della popolazione - 25.10.81 - Dati sulle caratteristiche strutturali della popolazione e delle abitazioni - Voi. II - Tomo I - Fasc. Prov: Cagliari - Siracusa - Enna - Caltanissetta - Bari - L'Aquila - Perugia - Arezzo - Ferrara - Bolzano - Lucca - Pistoia - Isernia - Pescara - Massa Carrara - Pisa - Agrigento - Brindisi - Rieti - Latina - Genova - Roma, 1983 - SIP

ISTAT - Annuario statistico della zootecnia, pesca e caccia - Voi. XXIII edizione 1982 - Roma, 1983 - 142 p. L. 5.500

ISTAT - Annuario di statistica agraria - Voi. XXIX edizione 1982 - Roma, 1983 - 354 p. L. 10.000

ISTAT - Annali di statistica - Contabilità nazionale - Fonti e Metodi - Serie IX - Voi. 4 - Roma, 1983 - 296 p. L. 9.000

ISTAT - Indagine statistica sui musei e le istituzioni similari - Roma, 1983 - 189 p. L. 7.000

ISTAT - Indagine statistica sulla ricerca scientifica - Dati di Consuntivo: anno 1981 e retrospettivi - Dati di Previsione: anni 1982 e 1983 - Roma, 1983 - 57 p. L. 2.500

ONU - Bulletin de statistiques du commerce mondial des produits des industries mécaniques et électriques 1981 - New York, 1983 - 411 p. \$ 38

Diritto - Giurisprudenza Legislazione

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRIESTE - Raccolta e commento delle norme che disciplinano la professione di mediatore - Trieste, 1982 - 86 p. SIP

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRIESTE - La mediazione nella compravendita e locazione di beni immobiliari - Trieste, 1983 - 98 p. SIP

CALANDRA BUONAURO Vincenzo, Amministrazione disgiuntiva e società di capitali - Milano, Giuffrè, 1984 - 154 p. L. 10.000

ASSOCIAZIONE COTONIERA ITALIANA MILANO - Regolamento della Camera arbitrale - Milano, Milangrafica, 1983 - 166 p. SIP

VINCI C. - GAGLIARDI M. - La nuova società di fatto nel diritto civile e tributario - Regularizzazione dei rapporti pregressi limiti alla costituzione delle nuove società (Legge 23 dicembre 1982, n. 947) - Milano, Pirola, 1983 - 80 p. L. 6.000

DE MATTEO G. DI MAJO A. (a cura) - I codici e le leggi speciali - Milano, Giuffrè, 1982 - 2.102 p. L. 35.000

SCHIAVON Francesco - Società personali e di fatto - Roma, Buffetti Ed., 1983 - 160 p. L. 7.500

UNIONE ITALIANA DELLE CAMERE DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA - La disciplina normativa del Registro delle ditte - Testi legislativi e regolamentari - Istruzioni e risoluzioni ministeriali - Roma, 1983 - 154 p. L. 7.000

PROPERSI Adriano - Le società personali - La scelta della forma giuridica - Milano, Pirola, 1983 - 340 p. L. 19.000

Tipicità e atipicità nei contratti - Milano, Giuffrè, 1983 - 197 p. L. 12.000

SACCHI Roberto - Il principio di maggioranza nel concordato e nell'amministrazione controllata - Milano, Giuffrè, 1984 - 509 p. L. 28.000

RABITTI BEDOGNI Carla - Nome sociale e disciplina della concorrenza - Milano, Giuffrè - 193 p. L. 12.000

MENGONI Luigi - Successioni per causa di morte - Parte Speciale Successione necessaria - Milano, Giuffrè, 1984 - 392 p. L. 26.000

LUMINOSO Angelo - Mandato, commissione, spedizione - Milano, Giuffrè, 1984 - 669 p. L. 42.000

BIGLIAZZI GERI Lina - Oneri reali e obbligazioni proper rem - Milano, Giuffrè, 1984 - 176 p. L. 15.000

COSCIA Giuseppe - Il riconoscimento delle società straniere - Milano, Giuffrè, 1984 - 177 p. L. 12.000

RACUGNO Gabriele - La responsabilità dei soci nelle cooperative - Milano, Giuffrè, 1983 - 179 p. L. 12.000

Giurisprudenza annotata di Diritto Industriale - XI 1982 - Milano, Giuffrè, 1982 - 921 p. L. 58.000

Enciclopedia del diritto XXXIII - Perenzione Pluralismo - Milano, Giuffrè, 1983 - 1.030 p. L. 50.000

CAGNASSO Oreste - La concessione di vendita - Problemi di qualificazione - Milano, Giuffrè, 1983 - 183 p. L. 12.000

Pubblica Amministrazione - Regioni

MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO - Ruolo di anzianità del personale dell'Amministrazione centrale e periferica al gennaio 1981 - Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1982 - 260 p. SIP

UNIONE ITALIANA DELLE CAMERE DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA - Istruzioni sugli accertamenti da effettuare e sulla documentazione da richiedere per le denunce al Registro delle ditte - Roma, 1983 - 86 p. L. 7.000

ORSI - BATTAGLINI e altri - Accordi sindacali e legge quadro sul pubblico impiego - Milano, Giuffrè, 1984 - 453 p. L. 30.000

ISCO - Pubblico impiego: problematiche ed esiti dei contratti 1979-1981 e 1982-1984 - Roma, 1984 - 43 p. SIP

BOCCHINI Ermanno - Un progetto del registro delle imprese - Milano, F. Angeli, 1984 - 187 p. L. 16.000

Credito - Finanza - Assicurazioni - Problemi Monetari

BISONI Cesare - Il mercato monetario italiano - Evoluzione degli strumenti e ruolo degli intermediari finanziari - Milano, Giuffrè, 1983 - 155 p. L. 10.000

MEDIOBANCA (a cura) - Calepino dell'azionista 1983 - Milano, 1983 - 285 p. SIP

CONSOB - Documentazione e rilevanza esterna anno 1983 - Roma, 1984 - 118 p. SIP

IBI - Il mercato ristretto 1983 - Milano, 1983 - 82 p. SIP

Il taccuino dell'azionista 1984 - Milano, Ed. Sasip, 1984 - 1.134 p. L. 80.000

ISTITUTO BANCARIO SAN PAOLO DI TORINO - Borsa '83 - Torino, 1984 - 190 p. SIP

ISCOM - Il leasing per le imprese commerciali e turistiche in particolare nel mezzogiorno - Roma, 1984 - 46 p. SIP

PREDA Stefano - Disintermediazione e strategia bancaria - Milano, Giuffrè, 1983 - 164 p. L. 12.000

PACE C. - MORELLI G. - Origini e identità del credito speciale - Milano, Angeli, 1984 - L. 30.000

Dizionario di banca e di borsa - 3 Voi. - Roma, 1979 - pp. varie L. 48.000

Finanza pubblica - Imposte e tributi

MINISTERO DEL TESORO - Chiusura delle contabilità dell'esercizio finanziario 1983 - Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1983 - 31 p. SIP

Manuale dell'I.V.A. 1981 - Voi. I - Voi. II e Agenda di aggiornamento al marzo 1982 - Milano, Giuffrè, 1981 - 3.213 p. (2 Vol.) L. 70.000

GIULIANI Giuseppe - Manuale delle imposte dirette - Aggiornamento ad aprile 1983 - Milano, Giuffrè, 1983 - 1.437 p. L. 65.000

TEL Gianni - CAMEROTA Carmine - Vademecum del commerciante - Milano, Pirola, 1984 - 265 p. L. 22.000

SERCIA A. R. - MASTROGIACOMO A. M. - Manuale dell'imposta di registro - Milano, Pirola, 1984 - 265 p. L. 22.000

DE RISO G. e altri - Il nuovissimo Codice Tributario annotato per articolo - Piacenza, Ed. La Tribuna, 1984 - 1.533 p. L. 35.000

IRPAT - La riforma esattoriale - Atti del Convegno «La riforma esattoriale». Ipotesi per una nuova professionalità imprenditoriale dei soggetti preposti all'esazione dei tributi - Roma, 1983 - 112 p. SIP

VINCI Giuseppe - Il codice delle imposte dirette - Torino, Ed. Finanza e Lavoro, 1983 - 1.361 p. L. 28.000

Lavoro - Assistenza e Previdenza Sociale - Sanità

ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI SUL LAVORO - Statistiche per la prevenzione 1981 - Roma, 1981 - 220 p. SIP

CEE - Durée de chômage - Méthodes et mesures dans la communauté européenne - Luxembourg, 1983 - 78 p. SIP

CEE - Costo della manodopera - Volume 2: Risultati per classe di ampiezza e per regione - Lussemburgo, 1984 - 293 p. L. 6.000

OCDE - La situation d'un ouvrier moyen en 1982 au regard de l'impôt et des transferts sociaux dans les Pays membres de l'OCDE - Paris, 1983 - 121 p. L. 16.200

TESTA Michele - Ricongiunzione dei periodi assicurativi - Verso la pensione unica - Bastogi, Foggia, 1983 - 420 p. L. 18.000

IRES - Contratti di solidarietà in Francia - Impostazione legislativa ed esperienze contrattuali - Torino, 1983 - 43 p. SIP

IRES - Liberalizzazione senza riforma lavoro senza formazione - I contratti di formazione-lavoro e la legge 79/83 a Torino - Torino, 1984 - 37 p. SIP

CEE - Istituto Statistico - Occupazione e disoccupazione - Luxembourg, 1984 - 280 p. L. 21.000

Agricoltura - Zootecnia

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI REGGIO EMILIA - Miglioramento genetico e qualità della carne - Atti del Convegno internazionale svoltosi a Reggio Emilia il 29 aprile 1983 - Reggio Emilia, 1983 - 111 p. SIP

IRES - Ricerche sull'agricoltura collinare piemontese - Analisi dei risultati economici dei vari tipi di azienda - Torino, 1983 - 129 p. SIP

QUADRIFOGLIO - La biotecnologia al servizio dell'agricoltura - Montegrotto, 1983 - Ospedaletti, Quadrifoglio SAS, 1983 - 40 p. SIP

CEE - Indagine comunitaria sulla struttura delle aziende agricole 1979/1980 - Lussemburgo, 1984 - 154 p. L. 10.500

ENTE AUTONOMO FIERA DI ANCORA - Agricoltura 1984 - 1ª Rassegna agricola meccanizzazione vitivinicola - Ancona, 12/15 aprile 1984 - 121 p. SIP

IRES - Le produzioni agricole piemontesi - Aggiornamento al 1983 - Torino, 1983 - 73 p. SIP

FAO - Annuaire des produits forestiers 1971/1982 - Roma, 1984 - 408 p. SIP

Industria manifatturiera - Materie prime - Fonti energetiche

OCDE - Agence pour l'énergie nucléaire - Les coûts de production de l'énergie électrique dans les centrales nucléaires et dans les centrales au charbon - Paris, 1983 - 68 p. L. 10.800

AGENCE INTERNATIONALE DE L'ENERGIE - OCDE - Perspectives énergétiques mondiales - Paris, 1982 - 543 p. L. 60.750

Artigianato - Piccola industria

CAMERA DI COMMERCIO DI PAVIA - REGIONE LOMBARDIA - Finanziamenti agevolati per l'artigianato - Milano, Angeli, 1984 - 456 p. L. 25.000

PAVANELLO M. - BORGOGNI D. - ROMANO A. - Antropologia ed economia dell'artigianato artistico - Milano, Angeli, 1984 - 184 p. L. 16.000

Consumi - Alimentazione

OCDE - La politique à l'égard des consommateurs au cours des dix dernières années - Evolution et perspectives - Paris, 1983 - 98 p. L. 12.150

Commercio Internazionale - Tecnica Doganale

GATT - Le Commerce international en 1982/83 - Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce - Genève, 1983 - 258 p. FS 30

ISCO - Il commercio estero dell'Italia per aree geografiche e settori merceologici: una scomposizione in indici di prezzo e di quantità - Roma, 1984 - 156 p. L. 15.000

ISTITUTO NAZIONALE PER IL COMMERCIO ESTERO - Indagine di mercato sul valvolame e la rubinetteria civile (Australia, Hong Kong, Singapore) - Indagine di mercato in Arabia Saudita e Kuwait settore orafa argentiero - Genova, 1984 - 48 p. SIP

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES - Guide pratique pour l'utilisation du schéma des préférences tarifaires généralisées des communautés européennes - Luxembourg, 1982 - 354 p. L. 21.000

ICE - L'esportazione vinicola italiana nel 1983 - Roma, 1984 - 105 p. SIP

ICE - Indagine motivazionale sulle cucine componibili - Volume I l'offerta italiana e la domanda internazionale - Roma, 1984 - 96 p. SIP

Economia e politica internazionale - Enti e organizzazioni internazionali

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE - Trent'anni di diritto comunitario - Lussemburgo, 1981 - 528 p. L. 14.200

ONU - ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE - The steel market in 1982 - New York, 1983 - 158 p. \$ 17,50

OCDE - Etudes Economique de l'OCDE - Netherland - Paris, 1984 - 69 p. SIP

CEE - Programma della Commissione per il 1984 - Bruxelles, 1984 - 51 p. L. 6.800

CEE - Les taux de la taxe sur la valeur ajoutée en agriculture - Luxembourg, 1984 - 27 p. L. 3.000

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE - Groupe de travail ad hoc Extension éventuelle des services rendus par les Chambres de Commerce à la Communauté Economique - Paris, 1984 - 7 p. SIP

OCDE - Etudes Economiques de l'OCDE - Autriche 1983-1984 - Paris, 1984 - 75 p. SIP

OCDE - Coopération pour le développement - Paris, 1983 - 273 p. L. 32.400

OCDE - Modèle de convention de double imposition concernant les successions et les donations - Paris, 1983 - 151 p. L. 21.600

Comunicazioni e Trasporti

IRES - Interrelazioni tra localizzazioni e trasporti: Stato dell'arte e possibili linee di sviluppo futuro - Torino, 1984 - 60 p. SIP

DENTE - COZZI - Autotrasporti merci: Legge e disposizioni complementari - Agg. al 30.4.1982 - Bari, Laterza, 1982 - 492 p. L. 32.000

IRES - Fondamenti per un approccio unificante all'analisi del comportamento della domanda in un sistema localizzazione trasporti - Torino, 1984 - 36 p. SIP

CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA PER LE AMERICHE - I trasporti internazionali - Consigli pratici per l'esportatore - Roma, 1984 - 118 p. SIP

OCDE - CEMT - Le transport au service de l'homme - Neuvième symposium international sur la théorie pratique dans l'économie des transports - Rapports introductifs et synthèse des discussions - Madrid, 2-4 novembre 1982 - Paris, 1983 - 747 p. L. 40.000

OCDE - CEMT - La navigation maritime à courte distance dans l'économie des transports intérieurs européens - Paris, 1983 - 212 p. L. 20.250

OCDE - CEMT - Transports et télécommunications - Paris, 1983 - 103 p. L. 11.600

Turismo - Guide e monografie a carattere turistico

ISCOM - Turismo sociale e politica del turismo nella legislazione delle Regioni e delle Province autonome - Roma, 1983 - 46 p. SIP

ISCOM - Turismo e ruolo delle imprese di viaggio - Roma, 1984 - 69 p. SIP

PROVINCIA DI ROMA - 11 itinerari turistici produttivi - Roma, 1983 - 96 p. SIP

ENTE AUTONOMO FIERA DI ANCONA - Realtà e problemi degli approdi turistici - Prospettive per la realizzazione di un porto turistico ad Ancona - Atti del Convegno - Ancona, 22 marzo 1983 - Ancona, 1984 - SIP

Edilizia - Lavori pubblici - Architettura - Urbanistica - Politica del territorio

IRES - Modello per la pianificazione ecologica e ricreativa dei parchi naturali - Torino, 1983 - 294 p. L. 40.000

ASS. NAZIONALE CENTRI STORICO-ARTISTICI SEZ. PIEMONTE-VALLE D'AOSTA - Contrattazione e trasformazione urbana - Milano Angeli, 1984 - 313 p. L. 23.000

CRESME - La congiuntura edilizia in Europa - Relazioni presentate al convegno sulla congiuntura del settore delle costruzioni nei principali paesi europei - Copenhagen, 10 dicembre 1982 - Roma, 1982 - 258 p. SIP

CRESME - La congiuntura edilizia in Europa - Relazioni presentate al convegno sulla congiuntura del settore delle costruzioni nei principali paesi europei - Londra, 24 giugno 1983 - Roma, 1983 - 109 p. SIP

VALENTINETTI A. - La pratica amministrativa e contabile nella condotta di opere pubbliche - Dodicesima edizione - Bologna, Vannini, 1982 - 451 p. L. 21.000

Tecnica e organizzazione aziendale

CORDANO Giorgio - Finanza aziendale - Milano Pirola, 1984 - 225 p. L. 21.000

ASFOR - Costi e decisioni aziendali - Torino, 1984 - 229 p. SIP

BENATTI Albano - Le scritture ausiliarie di magazzino - Modalità-tipo di scritture manuali a quantità e valori con «giornale» e «schede conto» - Milano, Pirola, 1984 - p. L. 8.000

NOBOLO Alberto - Variabile fiscale e gestione finanziaria in tempi di inflazione - Milano, Giuffrè, 1983 - 194 p. L. 12.000

AIROLDI Giuseppe - DECASTRI Maurizio - Le funzioni di organizzazione in impresa - I modelli generali di analisi e progettazione e il caso delle banche italiane - Milano, Giuffrè, 1983 - 424 p. L. 25.000

CAVALLO BORGIA Rossella - Verità e fedeltà nel bilancio di esercizio - Milano, Giuffrè, 1984 - 118 p. L. 8.000

Scienze - Tecnologia - Automazione - Inquinamento

GILARDONI Andrea - Le politiche tecnologiche delle imprese industriali - Milano, Giuffrè, 1984 - 167 p. L. 12.000

POLITECNICO DI TORINO - Distribuzione delle attività produttive e domanda di calore per riscaldamento - Un contributo alle ipotesi di teleriscaldamento per la zona di Torino - Torino, 1983 - 51 p. SIP

POLITECNICO DI TORINO - Problemi del riscaldamento urbano a Torino - Torino, 1983 - 28 p. - SIP

REGIONE PIEMONTE - Il terremoto: calamità o fenomeno naturale? Guida pratica per conoscere i terremoti e difendersi da essi - Torino, 1984 - 33 p. SIP

Rapporto Assinform sulla situazione dell'informatica in Italia - 1983 - Roma, 1983 - 107 p. SIP

Istruzione - Istruzione Professionale

UNESCO - Etudes à l'étranger - Voi. XXIV - 1983-84 - Lausanne, 1984 - 1.098 p. L. 14.500

ADDAMO Roberto Raffaele - Il mediatore professionale di immobili (agente immobiliare) di merci (cereali, caffè, oli, pelli, legnami, autoveicoli, ecc.) di servizi (assicurazioni, autotrasporti, mutui, ecc.) marittimo (shipbroker) con guida agli esami e questionario - Milano, Pirola 1984 - 245 p. L. 16.000

REGIONE LOMBARDIA - La preparazione dei giovani al lavoro e ad altri ruoli sociali - Atti della conferenza internazionale, Bergamo, Italia 4-8 ottobre 1982 - Milano, 1984 - 309 p. SIP

OCDE - Les politiques d'enseignement supérieur des années 80 - Paris, 1983 - 302 p. L. 25.650

Documentazione - Informazione - Bibliografie

ASSOCIAZIONE ITALIANA EDITORI - Catalogo dei libri in commercio 1983 - Vol. 1: Autori - Vol. 2: Titoli - Vol. 3: Soggetti - Milano, 1983 - p. varie L. 290.000

A.M.M.A. - Relazione Assemblea Generale - 9 aprile 1984 - Torino, 1984 - 380 p. SIP

CARUCCI Paola - Le fonti archivistiche: ordinamento e conservazione - Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1983- 238 p. L. 23.500

COSTA Angelo - Scritti e discorsi - Vol. VII - aprile 1970 - giugno 1976 - Milano, Angeli, 1984 - 664 p. L. 45.000

CIDSS - Bibliographie Internationale des Sciences Sociales 1981 - London, 1983 - 522 p. Ig 37,50

Storia - Biografie - Geografia

UNIONE DELLE CAMERE DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELLA REGIONE SICILIANA - Memorie inedite di pubblica economia ed agricoltura - Palermo, Arti Grafiche Siciliane, 1983 - 210 p. L. 20.000

TOURING CLUB ITALIANO - Guida ai centri minori - Italia Settentrionale - Milano, 1983 - 368 p. SIP

TOURING CLUB ITALIANO - Atlante turistico d'Europa - Centro - Milano, 1983 - p. non numerate SIP

KINDLEBERGER Charles P. - La grande depressione nel mondo 1929-1939 - Milano, Fabbri, 1982 - 297 p. L. 22.000

OCDE - Repartition géographique des ressources financières mises à la disposition des Pays - Paris, 1982 - 265 p. L. 30.000

Opere di riferimento - Annuari Guide Cataloghi di Fiere e Mostre

Sri Lanka Investor's guide - Aachen, 1984 - 118 p. SIP

Marm Min 84 - 10 ème Foire International de marbles, minéraux et équipements - Tessalonica, 15-22 febbraio 1984 - 148 p. SIP

Infacoma 84 - Tessalonica, 15-22 febbraio 1984 - 141 p. SIP

Guida Meeting & Congressi 1984 - Selezione delle più prestigiose sedi congressuali italiane per programmare - Milano, Edimar, 1984 - 456 p. SIP

ORDINE DEI DOTTORI COMMERCIALISTI PER LE CIRCOSCRIZIONI DI AOSTA-IVREA-PINEROLO-TORINO - Albo ed elenco speciale - Torino, 1984 - 66 p. SIP

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS - Annuaire des Chambres de commerce et d'industrie - Paris, 1984 - 176 p. SIP

FEDERAZIONE NAZIONALE CORRIERI - Annuario 1984 - Varese, LATIVA, 1984 - 342 p. SIP

45 Mipel - Milano, 23-26 marzo 1984 - SIP

Annuario amministrativo italiano 1983 - Guida Monaci - Categorico - Milano, 1983 - 2.670 p. L. 90.000

62ª Fiera di Milano - Catalogo delle invenzioni e novità tecniche presentate - Milano, Ed. E. A. Fiera di Milano, 1984 - 222 p. SIP

Kompass - Holland 1983-84 - Vol. I e Vol. II - Nederland, 1983-84 - 1.664 p., 922 p. L. 165.000

Kompass - Danmark 1983-84 - Danmark, 1983-84 - 1193 p., 1288 p. L. 165.000

Kompass - Espana 1983-84 - Vol. I e Vol. II - Madrid, 1983-84 - L. 165.000

Kompass - Singapore 1983-84 - Vol. I e Vol. II - Singapore, 1983-84 - 1248 p., 610 p. L. 165.000

Kompass - Suisse - Liechtenstein 1983-84 - Zurigo, 1983-84 - 2038 p. L. 165.000

Kompass - United Kingdom 1983 - England, 1983 - 2195 p., 2187 p. L. 225.000

Kompass - Marocco 1983-84 - Casablanca, 1983-84 - p. varie L. 145.000

Kompass - France 1984 - Vol. I e Vol. II Vol. III Vol. IV - Paris, 1984 - p. varie L. 230.000

Piemonte - Torino: Studi congiunturali - Storia

REGIONE PIEMONTE - COMITATO COMPrensORIALE DI MONDOVI - Quale sviluppo per il comprensorio monregalese? - Atti della Conferenza sull'occupazione - Mondovì, 12 marzo 1983 - Mondovì, marzo 1984 - 184 p. SIP

IRES ABBURRÀ Luciano - L'industria piemontese tra due censimenti 1971-1981 - Torino, 1984 - 35 p. SIP

IRES - Rapporto preliminare sull'agricoltura piemontese: livello produttivo, rapporto col mercato e differenziazioni territoriali - Torino, 1983 - 146 p. SIP

Economia - Politica Economica - Programmazione - Andamento Congiunturale

TONDINI, GIOVANNI - Controllabilità e teoria della politica economica - *Giornale degli economisti e annali di economia*, n. 5-6 - Milano, maggio-giugno 1983 - pagg. 307-319

VARETTO, FRANCO - Profitti, capitale ed inflazione: un esame preliminare di alcune questioni - *Bollettino CERIS*, n. 14 - Torino, gennaio 1984 - pagg. varie

BAGELLA, MICHELE - Investimenti e dinamica dell'inflazione - *Rivista di politica economica*, n. 12 - Roma, dicembre 1983 - pagg. 1819-1860

CESES - Centro Studi sui sistemi socio-economici dell'est - Problemi della crescita economica: est-ovest - Atti XIX Seminario internazionale. Firenze 8-10 settembre 1983 - *Rivista di politica economica*, n. 1 - Roma, gennaio 1984 - pagg. varie

Tutti i media dell'economia - *Mondo economico*, n. 12 - Milano, 29 marzo 1984 - pagg. 74-79

SYLOS LABINI, PAOLO - Nuovi aspetti dello sviluppo ciclico dell'economia - *Moneta e credito*, n. 144 - Roma, dicembre 1983 - pagg. 379-395

BRACALENTE, BRUNO - Caratteristiche regionali e ruolo delle infrastrutture economiche e sociali in Italia - *Note economiche Monte dei Paschi*, n. 5-6 - Siena, 1983 - pagg. 109-127

GIANNONE, ANTONINO - La misura del benessere e l'ambiente - *Rassegna economica Banco di Napoli*, n. 3 - Napoli, settembre-ottobre 1983 - pagg. 1027-1054

PRODI, ROMANO - Politiche protezionistiche e sviluppo industriale - *L'industria*, n. 1 - Bologna, gennaio-marzo 1984 - pagg. 3-11

EATON, JONATHAN - GERSOVITZ, MARK - A theory of expropriation and deviations from perfect capital mobility - *The economic journal*, n. 373 - Cambridge, marzo 1984 - pagg. 16-40

GODGREY, LG. - On the uses of misspecification checks and tests of non-nested hypotheses in empirical econometrics - *The economic journal*, supplemento - Cambridge, 1984 - pagg. 69-81

Relazione generale sulla situazione economica del Paese (1983) - *Mondo economico*, n. 15 - Milano, 19 aprile 1984 - pagg. 35-66

MINSKY, HYMAN P. - The legacy of Keynes - *Me-troeconomica*, n. 1-2 - Bologna, febbraio-giugno 1983 - pagg. 87-103

Scienze Sociali e Politiche - Sociologia

GIANNONE, ANTONINO - La misura del benessere e l'ambiente - *Rassegna economica Banco di Napoli*, n. 3 - Napoli, settembre-ottobre 1983 - pagg. 1027-1054

CENSIS - La situazione sociale del Paese - *Quindicinale di note e commenti*, n. 16 - Roma, 15 dicembre 1983 - pagg. varie

Statistica - Demografia - Distribuzione dei redditi - Conti Economici Nazionali e Regionali

FRASCONI, PIERO - Il portafoglio motivazionale delle famiglie - *Quindicinale di note e commenti CENSIS*, n. 15 - Roma, 1 dicembre 1983 - pagg. 16-27

ROSSI, FIORENZO - Il controllo dei dati nel censimento della popolazione del 1981 in Italia - *Statistica*, n. 4 - Bologna, ottobre-dicembre 1983 - pagg. 661-672

MARESI, EMANUELA - Alcune considerazioni sui metodi di aggiornamento e proiezione di tavole inter-settoriali - *Statistica*, n. 4 - Bologna, ottobre-dicembre 1983 - pagg. 681-696

MAROZZA, FRANCO - La diffusione dell'informazione statistica - *Sistemi e automazione*, n. 247 - Milano, aprile 1984 - pagg. 345-351

CORTESE, ANTONIO - Problematica dei censimenti demografici: alcune riflessioni sull'impiego della tecnica campionaria - *Rivista italiana di economia demografica e statistica*, n. 1-2 - Roma, gennaio-giugno 1983 - pagg. 29-39

LENTI, LIBERO - Produzione-distribuzione «versus» trasferimento dei redditi - *Giornale degli economisti ed annali di economia*, n. 5-6 - Milano, maggio-giugno 1983 - pagg. 277-288

Diritto - Giurisprudenza - Legislazione

MESSA, GIUSEPPE - Legislazione antimafia: osservazioni e proposte - *Rivista della guardia di finanza*, n. 6 - Roma, novembre-dicembre 1983 - pagg. 787-804

Pubblica amministrazione - Regioni - Partecipazioni statali

SILVESTRI, SANDRO - La potestà delle Camere di Commercio di promuovere lo sviluppo economico - *Mantova*, n. 138 - Mantova, ottobre-dicembre 1983 - pagg. 37-41

BIDISCHINI, ELISABETTA - La riorganizzazione delle biblioteche camerale - *Punto 4*, n. 5 - Caserta, gennaio-febbraio 1983 - pagg. 43-50

ACCARDO, FRANCESCO - Informatica e pubblica amministrazione - *Informatica e documentazione*, n. 4 - Roma, dicembre 1983 - pagg. 307-310

BOCCHINO, ERMANNINO - Il progetto del registro delle imprese - *Giurisprudenza commerciale*, n. 1 - Milano, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 173-186

CAPRARO, WALTER - Camere di Commercio e legislazione in materia di lotta alla delinquenza mafiosa - *Rassegna economica CCIAA Belluno*, n. 11-12 - Belluno, novembre-dicembre 1983 - pagg. 32-35

BIANCHINI, GIOVANNI - Le Camere di Commercio: concezioni del pluralismo istituzionale a confronto. L'attesa di una riforma - *Piacenza economica*, n. 1 - Piacenza, gennaio-marzo 1984 - pagg. 9-13

MARINELLI, ALEANDRO - Un registro per le imprese turistiche - *Consulenza*, n. 6 - Roma, 15 aprile 1984 - pagg. 15-17

TROISI, ANTONIO - Camere di Commercio e banche locali per lo sviluppo dell'economia meridionale - *Delta*, n. 8 - Bari, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 5-9

LUCCHETTI, EZIO - I localismi economici, la rete dei servizi alle piccole e medie imprese, il ruolo delle Camere di Commercio - *Economia pontina*, n. 3 - Latina, 1983 - pagg. 5-8

COSSIGA, GIOVANNI - Appunti sulla riforma della dirigenza statale - *Rivista trimestrale di scienze dell'amministrazione*, n. 2 - Milano, 1983 - pagg. 151-160

BERNARDI, LUIGI - Lineamenti e problemi della finanza pubblica italiana - *Economia pubblica*, n. 3 - Milano, marzo 1984 - pagg. 89-99

BOGNETTI, GIUSEPPE - Il settore dell'economia pubblica (o collettiva) - *Economia pubblica*, n. 3 - Milano, marzo 1984 - pagg. 103-117

Rilevazione delle principali organizzazioni economiche pubbliche, a partecipazione pubblica e cooperative - *Economia pubblica*, n. 3 - Milano, marzo 1984 - pagg. 121-170

Credito - Finanza - Assicurazioni - Problemi monetari

VARETTO, FRANCO - Profitti, capitale ed inflazione: un esame preliminare di alcune questioni - *Bollettino CERIS*, n. 14 - Torino, gennaio 1984 - pagg. varie

HINNA, LUCIANO - La revisione dei bilanci bancari: indagine e raffronto tra 25 paesi industrializzati - *Rivista italiana di ragioneria e di economia aziendale*, n. 1-2 - Roma, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 54-86

GIOVANNINI, ENRICO - Bilancia dei pagamenti, cambio, inflazione e politica monetaria in Italia (1973-1979) - Un'analisi empirica con i modelli ARIMA - *Note economiche Monte dei Paschi*, n. 4 - Siena, 1983 - pagg. 34-53

BUONOCORE, VINCENZO - Il leasing pubblico: appunti - *Giurisprudenza commerciale*, n. 1 - Milano, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 13-32

BOSELLO, FURIO - Aspetti fiscali dei fondi comuni di investimento - *Diritto e pratica tributaria*, n. 1 - Padova, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 71-81

CARONE, GIUSEPPE - I trasferimenti dello Stato all'industria - *Mezzogiorno d'Europa*, n. 1 - Napoli, gennaio-marzo 1984 - pagg. 59-89

CARLI, GUIDO - Per un sistema finanziario più moderno - *L'impresa*, n. 6 - Milano, 1983 - pagg. 31-35

BRAMANTE, SEBASTIANO - Uno strumento finanziario a favore degli esportatori: il forfaiting - *Lucca - Bollettino economico*, n. 6 - Lucca, novembre-dicembre 1983 - pagg. 8-9

Finanza pubblica - Imposte e tributi

GAMBALE, SERGIO - La gestione della politica fiscale in Italia - *Note economiche Monte dei Paschi*, n. 4 - Siena, 1983 - pagg. 21-33

CROTTI, LOREDANA - La crisi dell'imposizione personale progressiva sul reddito in Italia - *Pavia Economica*, n. 4 - Pavia, ottobre-dicembre 1983 - pagg. 97-102

FONDAZIONE LUIGI EINAUDI - Spesa pubblica e copertura del fabbisogno - *Einaudi notizie*, n. 28-30 - Roma, ottobre-dicembre 1983 - pagg. varie

TESAURO, FRANCESCO - Considerazioni sui parametri ministeriali di determinazione sintetica del reddito delle persone fisiche - *Diritto e pratica tributaria*, n. 6 - Padova, novembre-dicembre 1983 - pagg. 1941-1951

Lavoro - Assistenza e Previdenza Sociale

GOLLIER, J.J. - Tendances à long terme du régime de pensions légales une solution alternative? - *Annales de sciences économiques appliquées*, n. 2 - Louvain, 1983 - pagg. 7-52

GINNEKEN, WOUTER VAN - Réduction de la semaine de travail et emploi - *Futuribles*, n. 75 - Paris, marzo 1984 - pagg. 3-24

ZANDANO, GIANNI - Nel futuro del Piemonte c'è un business: si chiama terziario - *Lettere piemontesi*, n. 4 - Torino, aprile 1984 - pagg. 33-41

Industria manifatturiera - Materie prime - Fonti energetiche

FRAQUELLI, GIOVANNI - SALOMONE, CARLO - Analisi della evoluzione economico finanziaria del settore metalmeccanico piemontese negli anni settanta - *Bollettino CERIS*, n. 13 - Torino, gennaio 1984 - pagg. 7-47

Risparmio energetico e protezione dell'ambiente nel funzionamento degli impianti termici. Convegno organizzato dal Comitato Termotecnico italiano il 17 dicembre 1983 - *Energie alternative*, n. 28 - Milano, marzo-aprile 1984 - pagg. 125-138

Sistema Industriale - Innovazione la dimensione dello sviluppo - *Quale impresa*, n. 3-4 - Roma, marzo-aprile 1984 - pagg. 16-33

L'internazionalizzazione dell'industria: nuove forme e problemi aperti - *Economia e politica industriale*, n. 40 - Milano, dicembre 1983 - pagg. varie

Commercio Interno - Pubblicità - Ricerche di mercato

LAMBIN, J.J. - La gestion marketing dans un développement turbulent et hautement concurrentiel - *Annales des sciences économiques appliquées*, n. 2 - Louvain, 1983 - pagg. 81-94

PENATI, LUIGI - Strategie e controllo dei canali distributivi - *Tempo economico*, n. 227 - Milano, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 27-31

PELLIZZARI, FRANCESCO - Dati di vendita: una miniera poco sfruttata (nella ricerca di mercato) - *Marketing. Espansione*, n. 14 - Milano, febbraio 1984 - pagg. 78-86

Consumi - Alimentazione

BESSONE, MARIO - Analisi del consumerism degli anni ottanta - *Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti*, n. 1 - Roma, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 50-57

Commercio Internazionale - Tecnica Doganale

BRAMANTE, SEBASTIANO - Uno strumento finanziario a favore degli esportatori: il forfaiting - *Lucca - Bollettino economico*, n. 6 - Lucca, novembre-dicembre 1983 - pagg. 8-9

Nuove prospettive per il commercio estero - Camera di commercio - Banca dati CERVED - *Lucca - Bollettino economico*, n. 6 - Lucca, novembre-dicembre 1983 - pagg. 14-18

Economia e politica internazionale - Enti ed organizzazioni internazionali

ICE PANAMA - Situazione economica e commercio estero - *Esportare*, n. 1 - Roma, 15 gennaio 1984 - pagg. 20-25

CASCIOTTI, FABIO - PASSARO, FRANCO - La collaborazione industriale: una politica alternativa all'esportazione - *Esportare*, n. 1 - Roma, 15 gennaio 1984 - pagg. varie

FALCONE, FRANCA - Integrazione e dualismo nella CEE - *Note economiche Monte dei Paschi*, n. 4 - Siena, 1983 - pagg. 76-109

SCATENA, LUCIANO - Debito estero e ristrutturazione industriale dei paesi socialisti europei nell'ultimo decennio - *Rivista di politica economica*, n. 12 - Roma, dicembre 1983 - pagg. 1861-1875

CESES - Problemi della crescita economica: est-ovest - *Atti del XIX Seminario internazionale Firenze*, 8-10 settembre 1983 - *Rivista di politica economica*, n. 1 - Roma, gennaio 1984 - pagg. varie

Comunicazioni e trasporti

SANTORO, FRANCESCO - Nuovi organismi per il piano nazionale dei trasporti - *Ingegneria ferroviaria*, n. 11 - Roma, novembre 1983 - pagg. 771-774

SANTORO, FRANCESCO - Il punto sul trasporto merci - *Ingegneria ferroviaria*, n. 1-2 - Roma, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 39-43

SANTORO, FRANCESCO - Premesse sui grandi piani per i trasporti - *Ingegneria ferroviaria*, n. 12 - Roma, dicembre 1983 - pagg. 841-846

CANEVELLI, MARIO - Le metropolitane in Italia - Situazione e prospettive - *Ingegneria ferroviaria*, n. 12 - Roma, dicembre 1983 - pagg. 861-864

Turismo - Guide e monografie a carattere turistico

Il turismo nel 1983 - *Vita italiana*, n. 9 - Roma, settembre 1983 - pagg. 143-164

Edilizia - Lavori Pubblici - Architettura - Urbanistica - Politica del Territorio

VESTRUCCI, PAOLO - MELANDRI, ROBERTO - Il parco delle abitazioni italiane dal 1971 al 1987: ricostruzione e protezione - *Archivi di studi urbani e regionali*, n. 17 - Milano, 1983 - pagg. 129-158

ROSSI, IGINIO - DELERA, ANNA - Il ruolo del commercio nella riqualificazione delle aree urbane - *Largo consumo*, n. 3 - Milano, marzo 1984 - pagg. 138-153

Tecnica e organizzazione aziendale

VARETTO, FRANCO - Obiettivi aziendali, tasso di profitto e livelli produttivi - *Bollettino CERIS*, n. 13 - Torino, gennaio 1983 - pagg. 77-113

BERTELLA, VITTORIO - La dinamica delle forme organizzative aziendali: analogie con le evoluzioni della struttura responsabile del sistema informativo - *Rivista italiana di ragioneria e di economia aziendale*, n. 1-2 - Roma, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 2-18

FONTANA, FRANCO - La localizzazione industriale nell'economia dell'impresa - *Rivista italiana di ragioneria e di economia aziendale*, n. 1-2 - Roma, gennaio-febbraio 1984 - pagg. 42-53

Scienze - Tecnologia - Automazione - Inquinamento - Informatica - Rifiuti

BARDE, JEAN PHILIPPE - PEARCE, DAVID W. - Les incidences sociales des politiques de l'environnement - *Futuribles*, n. 75 - Paris, marzo 1984 - pagg. 37-44

OLIVA, LUIGI ADOLFO - Informatica tradizionale e microinformatica - *Sistemi e automazione*, n. 245 - Milano, febbraio 1984 - pagg. 145-150

Risparmio energetico e protezione dell'ambiente nel funzionamento degli impianti termici - Convegno organizzato dal Comitato Termotecnico Italiano il 17 dicembre 1983 - *Energie alternative*, n. 28 - Milano, marzo-aprile 1984 - pagg. 125-138

Istruzione - Istruzione Professionale

Obiettivo riqualificazione: le esperienze, i progetti, le ricerche dell'Enaip - Formazione e lavoro, n. 102 - Roma, aprile-giugno 1982 - pagg. varie

Documentazione - Informazione - Bibliografie

CENSIS - Tutti i media dell'economia. L'informazione economica in Italia - Mondo Economico, n. 12 - Milano, 29 marzo 1984 - pagg. 74-79

BIDISCHINI, ELISABETTA - La riorganizzazione delle biblioteche camerali - Punto 4, n. 4 - Caserta, gennaio-febbraio 1983 - pagg. 43-50

ACCARDO, FRANCESCO - Informatica e pubblica amministrazione - Informatica e documentazione, n. 4 - Roma, dicembre 1983 - pagg. 307-310

PIANTONI, MARIO - Informazione bibliografica, biblioteche e informatica - Informatica e documentazione, n. 4 - Roma, dicembre 1983 - pagg. 325-332

MAROZZA, FRANCO - La diffusione dell'informazione statistica - Sistemi e automazione, n. 247 - Milano, aprile 1984 - pag. 345-351

Piemonte - Torino - Studi Congiunturali - Storia

FRAQUELLI, GIOVANNI / SALOMONE, CARLO - Analisi della evoluzione economico finanziaria del settore metalmeccanico piemontese negli anni settanta - Bollettino CERIS, n. 13 - Torino, gennaio 1984 - pagg. 7-47

ZANDANO, GIANNI - Nel futuro del Piemonte c'è business: si chiama terziario - Lettere piemontesi, n. 4 - Torino, aprile 1984 - pagg. 33-41

NUOVI SERVIZI PER CHI VUOL ESPORTARE

Attraverso alcuni sistemi informativi automatizzati l'istituto camerale torinese fornisce in tempo reale notizie di grande utilità pratica per chiunque intende muoversi o potenziare i propri affari sui più diversi mercati esteri.

1) SISTEMA ITIS

Per oltre 75 Paesi fornisce:

- panorama economico generale
- prospettive commerciali
- dati statistici
- piani di sviluppo
- ruolo del Governo nell'economia
- contratti standard
- procedure di importazione
- documenti di spedizione
- canali commerciali.

2) SISTEMA STEN

È un archivio alimentato giornalmente con notizie di gare ed appalti banditi in ogni parte del mondo, che permette anche di conoscere con largo anticipo i programmi di acquisto di vari organismi e informa minuziosamente delle richieste di prequalificazione in vista di determinate gare.

3) SISTEMA IBIS

Garantisce informazioni complete e dettagliate sulle strutture produttive e distributive di 130 paesi del mondo. L'utente ottiene per ogni prodotto di interesse nominativi di importatori, grossisti, agenti, dettaglianti, produttori del Paese in cui intende esportare. L'archivio comprende i dati di oltre 200.000 imprese estere.

4) SISTEMA SDOI

È un archivio della domanda e offerta nazionale e internazionale di merci e servizi, alimentato giornalmente per un totale di circa 30.000 notizie/anno (100 al giorno).

5) SISTEMA INFORMAZIONI ESTERO

Realizzato e gestito in joint venture con la Dun & Bradstreet permette di ottenere informazioni sull'affidabilità finanziaria di qualsiasi impresa del mondo.

Per maggiori delucidazioni e dettagli sui servizi e sulle relative tariffe:



CAMERA DI COMMERCIO
Ufficio estero

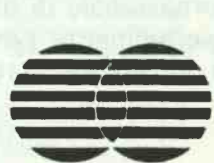
Via San Francesco da Paola, 24
10123 TORINO
Tel. (011) 57.161 - Telex 221247

Palestra Torino

*Ginnastica: Aerobica -
a corpo libero e con attrezzi
Culturismo maschile - femminile*

Via Pinelli 100 - Torino

☎ . 743 975

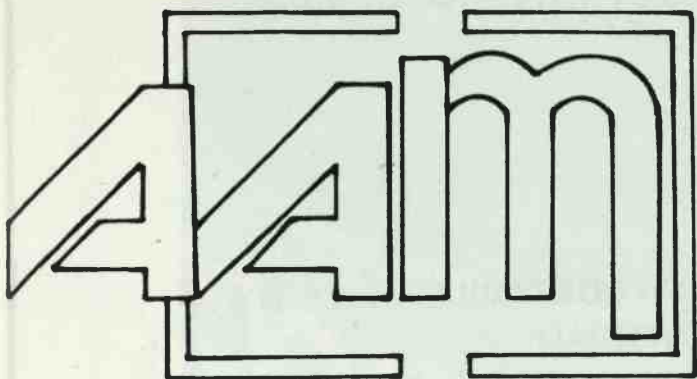


aniet

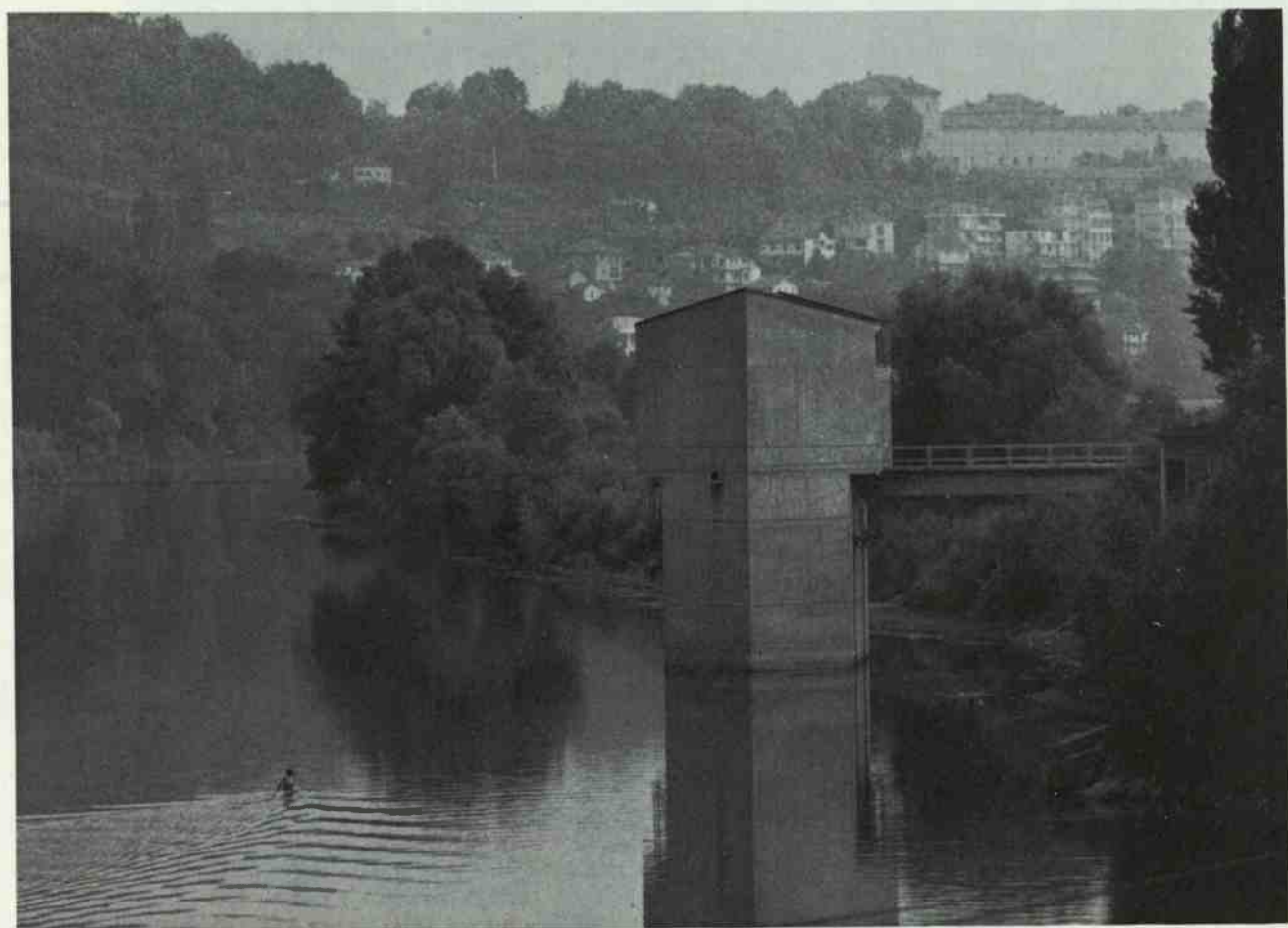
**impianti
elettrici
telefonici**

specializzata in impianti di messa a terra

via rovigio 3 - 10152 torino - telefono 5212284



AZIENDA ACQUEDOTTO MUNICIPALE
C.so XI FEBBRAIO 14 TORINO Tel 2615



UN'AZIENDA solida proiettata nel futuro al
servizio del cittadino

DE BIAGI Rag.ra GIUSEPPINA & C. s.a.s.

**ELABORAZIONI DATI CONTABILI
FISCALI E AZIENDALI
CONSULENZA DEL LAVORO**

10143 TORINO

Corso Svizzera, 36 - Tel. 7495233 - 755763

ISTITUTO DI CREDITO FONDIARIO del Piemonte e della Valle d'Aosta

Corso Stati Uniti 21 - TORINO

BILANCIO 1983

Approvato dall'Assemblea dei Partecipanti in data 19 aprile 1984

TITOLI IN CIRCOLAZIONE	765 miliardi + 16,44%
FINANZIAMENTI IN ESSERE	656 miliardi + 17,56%
MUTUI PERFEZIONATI NEL 1983	140 miliardi + 48,94%
di cui: fondiari ed edilizi	81 miliardi + 58,82%
Opere pubbliche	59 miliardi + 37,21%
PATRIMONIO	72 miliardi + 14,28%
UTILE NETTO	5.122 milioni + 17,99%

L'Assemblea ha proceduto al rinnovo del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale che risultano, attualmente, così composti:

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

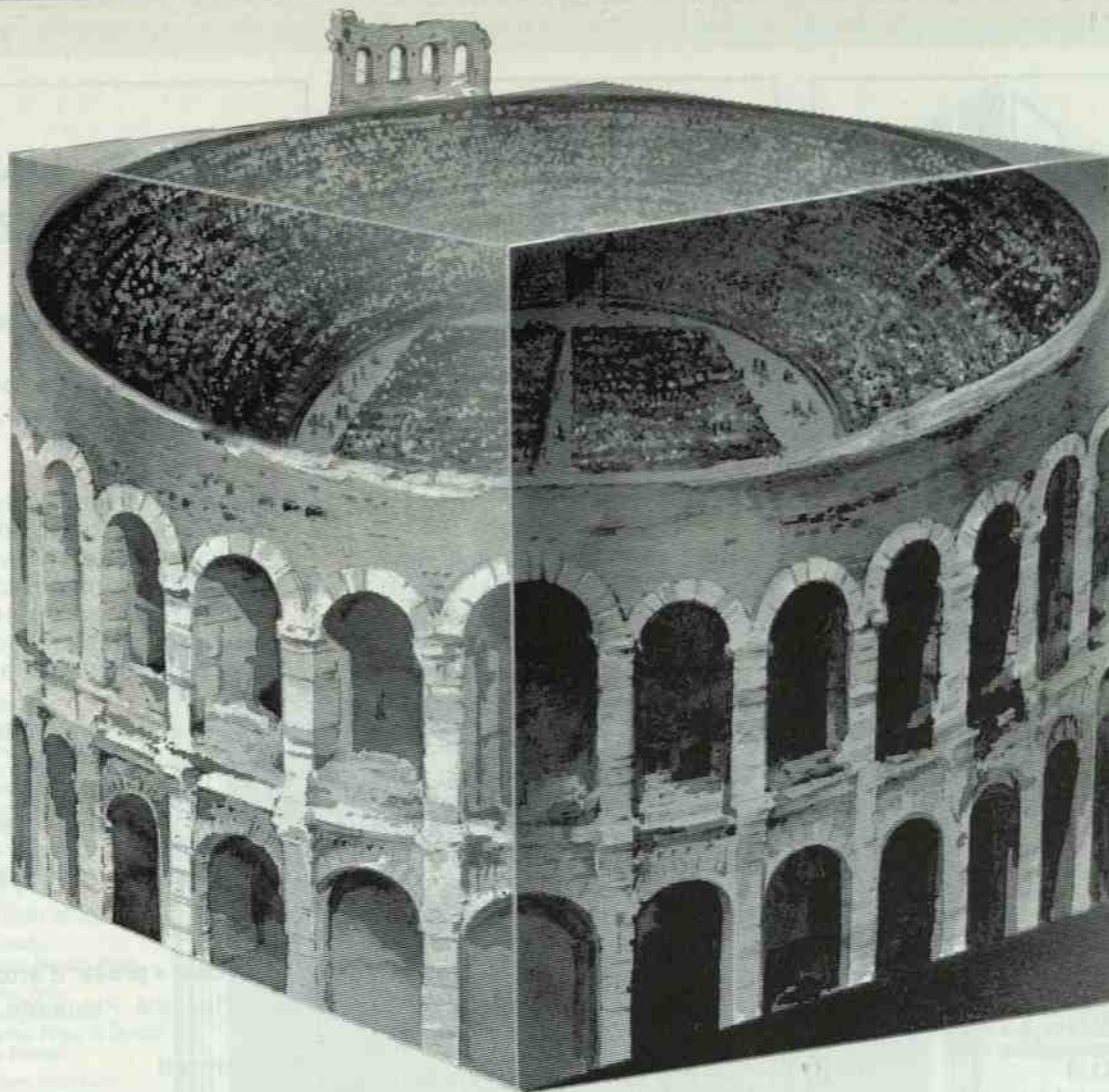
Presidente: Giuseppe Maspoli - *vice presidente:* Vittorio Guido
consiglieri: Giovanni Aina, Giuseppe Cirio, Francesco Coda Zabet, Ernesta Greguol Verlengia, Giuseppe Giordana, Guido Groppo, Giuseppe Manfredi, Dante Notaristefano, Giovanni Richard, Roberto Scheda, Gino Carlo Trampolo, Bernardo Trossarello, Francesco Vasino

COLLEGIO SINDACALE

presidente: Michelangelo D'Urso
sindaci effettivi: Alberto Francesco Muratore, Giancarlo Palazzini

DIREZIONE GENERALE

direttore generale: Antonio Arnaldo Agresti
vice direttore generale: Gustavo Delleani



Dimensione Italgas.

Ventimila azionisti. Italgas ha un capitale sociale di 166 miliardi di lire, frazionato in azioni ordinarie e privilegiate da 1.000 lire ciascuna, così ripartite: il 34,38% di proprietà della SNAM, il 7,73% della Banca d'Italia-Fondo adeguamento Pensioni. Il restante 57,89% è patrimonio di oltre 20.000 azionisti - in gran parte piccoli e medi risparmiatori -, quasi lo stesso numero di spettatori ad un "tutto esaurito" dell'Arena di Verona.

E qui, alcune cifre che esprimono al meglio la realtà del Gruppo Italgas: 6.500 dipendenti, due miliardi e mezzo di metri cubi di gas, metano per la quasi totalità, distribuiti nel 1983, due milioni e settecentomila utenti serviti "porta a porta", 40.000 km. fra tubazioni, allacciamenti e colonne montanti, 337 comuni in concessione fra cui Roma, Torino, Firenze, Venezia, Napoli e Potenza.

Grazie a tutto questo, il Gruppo Italgas è azienda leader nella distribuzione di gas in rete in Italia ed una delle più importanti in Europa.


italgas
gruppo

La fiamma azzurra del metano.

 italgas  italgasSud  napoletanagas  tirreniagas  veneziagas  fiorentinagas  estigas  sopigas

LUCIANO RATTO

Dizionario del Manager

manuale di terminologia aziendale



EDA

Manuale di terminologia aziendale

Nell'epoca delle enciclopedie e dei dizionari mancava un'opera che raccogliesse in modo organico, sintetico, esauriente ma non pedante, le tante «voci» del lessico che, a poco a poco, si è instaurato nell'ambiente aziendale e che sovente lascia perplesso chi in tale ambiente vive ed opera per la difficoltà di individuare con precisione il significato di alcune voci. La lacuna è stata ora colmata dal «*Dizionario del Manager, manuale di terminologia aziendale*». Autore è l'ingegner Luciano Ratto, responsabile della Logistica della FIAT ALLIS.

Questo dizionario intende essere non un'opera di consultazione per specialisti, ma piuttosto uno strumento di lavoro agile e di facile impiego, ed al tempo stesso completo ed esauriente; scritto da un uomo d'azienda per altri uomini d'azienda, ed utile anche per chi si prepara ad entrare nel mondo del lavoro, ed a chiunque voglia districarsi nel ginepraio dei termini, delle espressioni, delle sigle, dei simboli in uso nei diversi settori dell'impresa. L'obiettivo primario che l'autore si è posto nella compilazione di questo «*Dizionario del Manager*» è stato quello di fornire informazioni essenziali, concise, chiare sui termini e sulle espressioni che quotidianamente si incontrano nella letteratura e nel linguaggio dell'impresa. Un libro dunque utile e prezioso che non può mancare sul tavolo di lavoro di ogni uomo d'azienda, manager o non.

Luciano Ratto

DIZIONARIO DEL MANAGER

pagg. 344 - L. 25.000 (IVA compresa)

Editrice EDA s.r.l.

Via Avogadro, 22 - 10121 TORINO

I Licei Linguistici preparano
alla Maturità che dà accesso
a tutte le Facoltà Universitarie.

II

LICEO LINGUISTICO

«J. J. ROUSSEAU»

legalmente riconosciuto
esami in sede

prepara anche un più qualificato
grado di professionalità che

- favorisce l'inserimento ad un buon livello in una attività lavorativa gratificante
- alla frequenza dei corsi di Lingue delle Facoltà Universitarie ed in particolare:

— agli esami universitari
scritti di lingua straniera

— alla comprensione più
approfondita dei testi
letterari da portare alle
prove orali

Obiettivi, questi ed altri ancora,
che il LICEO LINGUISTICO
«J. J. ROUSSEAU» consegue
attraverso la più

- solida ed aggiornata
preparazione nelle lingue:
inglese, francese, tedesca
e/o spagnola (a scelta)
- completa formazione
umanistica

10123 TORINO - Via Lagrange, 3
Telefono 54.68.45

CENTRO LINGUE ITALO/SVIZZERO

per l'industria e le aziende:

**corsi intensivi e non per
imprenditori, managers,
uomini d'affari... di:**

- lingue straniere — inglese, francese, tedesca, spagnola, araba — a tutti i livelli, individuali e per piccoli gruppi (3/5 partecipanti) integrati, desiderandolo, da soggiorni linguistici all'estero
- lingua e cultura italiana per stranieri

**traduzioni tecniche, scientifiche,
commerciali da e nelle lingue
europee ed extra-europee**

**Corsi con «presa d'atto»
della Regione Piemonte per:**

- interpreti
- traduttori tecnici specializzati
- corrispondenti commerciali
- business computer

serie di lezioni sul linguaggio
più diffuso dei computer:
il **cobol** per divenire seri e
preparati programmatori
... per una vera conoscenza
dell'informatica con l'uso
continuo del computer



10123 TORINO - Via Lagrange, 3
Telefoni 53.03.26 - 53.78.38

promark



INIZIATIVE PROMOZIONALI ESPOSITIVE E DI MARKETING IN ITALIA E ALL'ESTERO

**CALENDARIO MANIFESTAZIONI FIERISTICHE
ORGANIZZATE DALLA PROMARK S.p.A.
PRESSO IL PALAZZO DEL LAVORO
DI ITALIA '61 NEL 1984**

AZIONISTI:

Regione Piemonte
Provincia di Torino
Cassa di Risparmio
di Torino
Istituto Bancario
San Paolo
E.S.A.P.
TO-Esposizioni

COLLEGIO SINDACALE

Presidente:
Giovanni Renato Pitet
Giustino Bello
Franco Candusso
Giovanna Firpo in Borelli
Giudo Ferreri
Direttore Generale:
Andrea Francone

IDEA SPOSA '84

19-23 Gennaio

NATURA E SALUTE

Mostra mercato del vivere sano
4-12 Febbraio

9° FIERA DI PRIMAVERA

Novità per la casa ed il tempo libero
25 Febbraio - 11 Marzo

AUTOMODA SHOW '84

Automobili, moda e spettacoli
9-17 Giugno

9° FIERA D'AUTUNNO

Novità per la casa ed il tempo libero
6-21 Ottobre

2° EXPOENERGIA

Tecnologie energetiche
made in Italy
2-11 Novembre

(in concomitanza con il Salone della Tecnica,
presso Torino Esposizioni)

**4° RASSEGNA "IL CONIGLIO
E LE CARNI ALTERNATIVE**

**5° MOSTRA REGIONALE
DI CONIGLICOLTURA**
7-11 Novembre

4° MILLE IDEE PER UN DONO

Mostra mercato del regalo
8-23 Dicembre

La PROMARK S.p.A. ha curato altresì:

a) l'allestimento del CONGRESSO NAZIONALE DEL P.L.I.

27 Marzo - 2 Aprile

b) l'organizzazione generale dei XV STATI
GENERALI DEI COMUNI D'EUROPA

11-14 Aprile

ORGANI SOCIETARI:

Presidente:
Fernando Vera
Consiglio di
Amministrazione:
Carlo Bertolotti
Alberto Contratto
Giuseppe Di Claudio
Roberto Ercole
Roberto Gavazzi
Enrico Luzzati
Carlo Migliano
Giancarlo Stoppini
Mario Tamini
Carlo Taverna
Vittorio Torre
Antonio Visone
Giuseppe Alberto Zunino

PROMARK s.p.a.

Sede: Torino - Corso Traiano, 84 - Tel. (011) 612.612
Capitale sociale: L. 499.998.000

SOCIETA' ACQUE POTABILI TORINO

Sede in corso Re Umberto 9 bis, tel. 548282-3-4-5

opera nel campo degli acquedotti per:
gestione di impianti e reti di distribuzione
studi di fattibilità
progettazione
direzione lavori
esecuzione lavori
assistenza tecnica

GUIDA AI VINI DEL PIEMONTE

RENATO RATTI

pag. 200 - L. 6.000



Questa «guida» ha come obiettivo la divulgazione della produzione vinicola piemontese attenendosi ad una schematica impostazione legata alla realtà enologica pratica ed in attuazione. Non ha, evidentemente, la pretesa di illustrare dettagliatamente una produzione regionale così fortemente influenzata da emozioni e impulsi derivanti da migliaia di anni di tradizioni o abitudini. L'opera tende ad orientare, districandosi dalle molteplici interpretazioni della validità qualitativa del vino piemontese, attraverso una analisi del processo di evoluzione nei secoli ed una ricerca delle cause e dei motivi della attuale situazione, confermando le caratteristiche enologiche della regione.

I vini piemontesi sono da secoli una realtà palpitante, ed è sembrata giusta una loro catalogazione ufficiale per favorirne una conoscenza ordinata a vasti settori ad essi interessati. Tracciata la storia, descritto l'ambiente, i terreni, i lavori al vigneto e di cantina, i vitigni basilari, di ogni vino a Denominazione di Origine Controllata vengono indicate le origini, le caratteristiche, la produzione, la validità nel tempo. Di ogni vino una panoramica generale, una dettagliata raccolta di dati statistici, una esatta collocazione nel contesto vinicolo regionale. Una successione di argomenti tecnici sfociati nella realtà delle zone di origine delimitate con la visione globale dell'insieme di quella che è la viticoltura pregiata collinare del Piemonte.

**HAI MAI PENSATO
DI QUALIFICARE
I TUOI PRODOTTI
CON UN MARCHIO
CONOSCIUTO
IN TUTTO IL MONDO?**



**PER AIUTARTI
LA CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO
HA REALIZZATO
UN MODERNO LABORATORIO**

che opera con ricercatori e tecnici di grande professionalità,
possiede attrezzature di assoluta avanguardia,
rilascia certificati d'analisi per i più diversi prodotti.



**LABORATORIO CHIMICO
CAMERA COMMERCIO
TORINO**

**Via Ventimiglia, 165 - 10127 TORINO
Tel. (011) 696.54.54 - Telex 214159 CECCP I**

PUBBLICAZIONI

PERIODICI

- Listino quindicinale prezzi all'ingrosso
- Listino settimanale prezzi all'ingrosso
- Bollettino Protesti (quindicinale)
- Bollettino Brevetti (mensile)
- Listino Borsa Valori (quotidiano)
- Movimento Anagrafico Ditte: iscrizioni (mensile)
- Bollettino ufficiale Spa e Srl (quindicinale)
- Cronache Economiche (trimestrale)
- Borsa Rifiuti Industriali: domande e offerte degli operatori

COLLANA

« RICERCHE E DOCUMENTAZIONE »

1. Le principali società piemontesi. 1976
2. Cosa fare per il risparmio? 1976
3. La legge 373 e i risparmi di energia. 1976
4. Le principali società piemontesi. 1977
5. La legge 10 e i relativi problemi. 1977
- 6.1. Per l'esame del commerciante. Nozioni generali. 1978
- 6.1.1. Per l'esame del commerciante. Nozioni generali. Nuova edizione. 1980
- 6.2. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (1ª parte). 1978
- 6.2.1. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (1ª parte, nuova edizione). 1980
- 6.3. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (2ª parte).
- 6.4. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (3ª parte).

- 6.5. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (4ª parte)
- 6.6. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (5ª parte)
- 6.7. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (6ª parte)
- 6.8. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (7ª parte)
- 6.9. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (8ª parte)
- 6.10. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (9ª parte)
- 6.11. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (10ª parte)
- 6.13. Per l'esame del commerciante. Nozioni merceologiche. (12ª parte)
7. Le principali società piemontesi. 1978
- 8.1. Il commercio e i quartieri torinesi. Caratteristiche generali. 1978
- 8.2. Il commercio e i quartieri torinesi. Dettagli e visualizzazioni. 1978
9. L'occupazione irregolare in Piemonte. 1978
10. Forze di lavoro a Torino e in Piemonte. 1978
11. Le principali società piemontesi. 1979
12. Le principali società piemontesi. 1980
13. Le principali società piemontesi. 1981
14. Le principali società piemontesi. 1982
15. L'economia dell'interscambio Italia-Comecon. 1983
16. Le principali società piemontesi. 1983
17. Centri commerciali integrati al dettaglio. 1983
18. Le principali società piemontesi. 1984

ALTRI VOLUMI

- * Elenco delle industrie manifatturiere della provincia di Torino - Alfabetico - (vol. 1°)
- * Elenco delle industrie manifatturiere della provincia di Torino - Merceologico - (vol. 2°)
- * Elenco delle industrie manifatturiere della provincia di Torino - Per comune - (vol. 3°)

Per informazioni sulle modalità di abbonamento e di acquisto, rivolgersi all'Ufficio economato dell'ente

Via San Francesco da Paola, 24 - 10123 Torino - Tel. 57161

BANCA NAZIONALE DEL LAVORO

UN GRUPPO
DI RILIEVO INTERNAZIONALE
CON OLTRE 24.000 DIPENDENTI

in Italia

382 sportelli
9 sezioni di credito speciale
4 aziende bancarie partecipate
38 società collegate nel settore
dei servizi parabancari



BNL RELAZIONI ESTERNE G. Maresco

ALESSANDRIA - ALGHERO - ANCONA - APRILIA - AREZZO - ARZACHENA - ASCOLI PICENO - ASTI - AVELLINO - BARI - BARLETTA
BENEVENTO - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BOLZANETO - BOLZANO - BRESCIA - BRINDISI - BRUNICO - BUSTO ARSIZIO
CAGLIARI - CARRARA - CASELECCHIO D'IRENO - CASERTA - CASTEGGIO - CASTEL S. GIOVANNI - CASTIGLIONE DELLE STIVIERE
CATANIA - CATANZARO - CESENA - CHIETI - CHIOGGIA - CIVITANOVA MARCHE - CIVITAVECCHIA - COMO - CORIGLIANO
CALABRO SCALO - CORTEOLONA - COSENZA - CREMA - CREMONA - CROTONE - CUNEO - EMPOLI - FABRIANO - FALCONARA
MARITTIMA - FANO - FERMO - FERRARA - FIORENZUOLA D'ARDA - FIRENZE - FOGGIA - FOLIGNO - FORLI - FRATTAMAGGIORE
FROSINONE - FUNO DI ARGELATO - GENOVA - GORIZIA - GROSSETO - IGLESIAS - IMPERIA - JESI - LANCIANO - L'AQUILA
LA SPEZIA - LATINA - LECCE - LECCO - LEGNANO - LENTINI - LIVORNO - LUCCA - LUMEZZANE SAN SEBASTIANO - MACERATA
MANTOVA - MARGHERA - MERANO - MESSINA - MESTRE - MILANO - MODENA - MONTECATINI TERME - MONZA - NAPOLI - NOLA
NOVARA - NUORO - ORISTANO - PADOVA - PALERMO - PARMA - PAVIA - PERUGIA - PESARO - PESCARA - PIACENZA - PISA - PONTE
CHIASO - PORDENONE - PORTO RECANATI - PORTO S. GIORGIO - PORTO TORRES - PRATO - RAGUSA - RAVENNA - REGGIO
CALABRIA - REGGIO EMILIA - RICCIONE - RIMINI - ROMA - ROSARNO - ROVIGO - SALERNO - SAMPIERDARENA - SAN
BENEDETTO DEL TRONTO - SAN DONA DI PIAVE - SAN GIOVANNI A TUDUCCIO - SASSARI - SAVONA - SCALEA - SCHIO - SENIGALLIA
Seregno - SESTO FIORENTINO - SESTO SAN GIOVANNI - SIENA - SIRACUSA - SOTTOMARINA DI CHIOGGIA - STRADELLA
SULMONA - TARANTO - TERAMO - TERNI - TORINO - TORRE ANNUNZIATA - TRENTO - TREVISO - TRIESTE - UDINE - URBINO -
VARESE - VENEZIA - VERCELLI - VERONA - VICENZA - VOGHERA

In corso di apertura: ABANO TERME - BASSANO DEL GRAPPA - BELLUNO - GALLARATE - IMOLA - POTENZA - VITERBO - VITTORIO VENETO



BNL - DIREZIONE GENERALE - ROMA - Via Vittorio Veneto, 119 - Telefono 06 47021



Le cose preziose sono sempre un po' fredde.

Un brivido: il primo sorso di Martini Dry con tanto ghiaccio. E subito dopo quel gusto, così secco, gradevole come un vino, ma profumato di erbe preziose... Insomma, bisogna gustare Martini Dry per scoprire che le cose preziose possono essere fredde, sì, ma non inviccinabili.



Martini and M & R are registered Trade Marks