

illustratofiat

spedizione in abbonamento postale - gruppo III/70 - pubblicazione non in vendita - periodico mensile

anno XXII - n. 1 gennaio 1974

CONTRATTO

Le trattative tra la Fiat e le organizzazioni sindacali per il rinnovo del contratto integrativo aziendale si protraggono ormai da più di un mese. Dopo un inizio che aveva fatto sperare in una rapida, positiva conclusione, le riunioni hanno assunto una cadenza più lenta, e le due delegazioni — anche a livello di commissione tecnica — sono scese all'esame dei singoli dettagli. Sulle trattative ha gravato — evidentemente — la crisi energetica, che colpisce immediatamente il settore automobilistico dell'industria. Il rapimento del cavalier Ettore Amerio, direttore del personale del gruppo Auto, è indubbiamente un drammatico episodio innestatosi nella vicenda, a spese di chi ha interesse ad alterare l'atmosfera costruttiva stabilitasi tra le controparti. A pagina 4, un ampio resoconto delle trattative.

SALARIO

Dal 1° gennaio 1974, un operaio Fiat guadagna, in media, quasi 40 mila lire in più di quanto guadagnava nel luglio 1972, cioè diciotto mesi fa. Il calcolo è stato fatto dalla Direzione del personale, che lo ha presentato al tavolo delle trattative con i sindacati, accompagnato da una concreta proposta di incremento, per recuperare il potere di acquisto perduto in questi mesi, causa l'inflazione.

La data di partenza è stata stabilita considerando il momento in cui i sindacati hanno impostato le richieste per il contratto nazionale dei metalmeccanici. Come è noto, dal 1° gennaio 1974 scatteranno gli aumenti degli assegni familiari.

(pagina 3)

PONTE

Stabilimenti e uffici sono rimasti chiusi dal 22 dicembre al 2 gennaio. La decisione è stata presa dopo molte discussioni lunedì 17 dicembre da azienda e sindacati. Causa della chiusura di fine anno: la crisi energetica, che ha reso indispensabile una economia nel combustibile e nell'energia per gli impianti, e una riduzione della produzione, di fronte al calo degli ordini verificatosi sul mercato automobilistico italiano ed estero.

PETROLIO

Un dossier completo sul problema più drammatico del momento per l'Italia e per tutto il mondo.

Razionamento o blocco parziale della circolazione, per risparmiare combustibile? Per ora:

**auto ferme
la domenica**



Le strade deserte hanno mutato il volto delle città e dei paesi (nella foto qui sopra, un aspetto di Torino durante una delle giornate festive in cui la circolazione è stata vietata). Il blocco settimanale delle auto ha imposto mutamenti profondi alle abitudini, alla vita sociale e familiare, all'impiego del tempo libero per ciascuno di noi. Per questo "illustratofiat" ha fatto un'indagine per sapere

**che cosa
facevamo
prima
che cosa
facciamo
adesso**

Il «dossier petrolio» di "illustratofiat" occupa sette pagine e contiene tra l'altro documenti, indagini e statistiche:

- quanto ci vuole per andare da Settimo a Mirafiori in auto, con il motorino, con i servizi pubblici
- quanto petrolio c'è nel mondo e dove è

SUD

Gli stabilimenti Fiat previsti dal primo piano d'investimenti nel Mezzogiorno sono ormai quasi tutti ultimati e a personale completo. Danno lavoro a circa ventimila persone, moltissime delle quali sono così entrate per la prima volta a lavorare in una fabbrica. Abbiamo raccolto voci e testimonianze su questa nuova esperienza di vita:

**Parlano
le famiglie
di chi lavora
nel Mezzogiorno**



L'inchiesta di "illustratofiat" ha toccato famiglie di lavoratori di tutti i nuovi stabilimenti Fiat del Sud:

**BARI
LECCE
SULMONA
CASSINO
TERMOLI
TERMINI I.**

1974

Il 1974 sembra cominciare sotto i peggiori presagi: crisi dell'energia, inflazione, minaccia di recessione a breve termine, riduzione delle vendite automobilistiche, cui si aggiunge l'incubo anche delle violenze fisiche (il rapimento del cav. Amerio, direttore del personale del gruppo Auto). In questa cupa atmosfera il bilancio dell'azienda si chiude su cifre e dati che già vengono giudicati insoddisfacenti. E — secondo gli osservatori — le prospettive non sembrano migliori per l'anno che è appena cominciato. Dalla fine della seconda guerra mondiale, mai nuovo anno è cominciato in un clima così preoccupato come questo.

La preoccupazione è doverosa, ma l'allarmismo non deve essere drammatizzato. Viviamo tempi difficili, è fuor di dubbio; probabilmente tempi più difficili di quanto fino a pochi giorni fa molti di noi non avessero pensato. La nostra industria è fra quelle destinate a essere colpite per prime dalla crisi energetica, soprattutto a causa del suo prodotto. Le restrizioni imporranno a tutti privazioni, soprattutto mutamenti nelle abitudini e nei consumi: il discorso non è aziendale, ma nazionale, anzi mondiale. Ma l'avvenire non è forse così nero come alcuni lo dipingono, se riusciremo — tutti assieme — a trovare in noi, nel nostro lavoro, nella nostra struttura organizzativa, nella capacità inventiva e tecnica una strada che ci consenta possibilità di equilibrio, se non proprio di alternativa.

Credere che il nostro sistema di vita e di lavoro non cambi per nulla, e che ancora una volta si sia semplicemente gridato «al lupo», senza che il «lupo» ci fosse, è assurdo, è sbagliato. Ma è altrettanto sbagliato — e pericoloso per tutti — credere o far credere che le difficoltà siano insormontabili. Negli anni tristi del dopoguerra abbiamo — fra tutti — saputo ricostruire rovine profonde e realizzare giganteschi passi avanti, nel settore industriale, come nel settore sociale. Dobbiamo aver fiducia di saper ripetere, in questo periodo ancora oscuro che inizia adesso, le realizzazioni e i progressi di cui siamo stati capaci ieri.

32 pagine

1

illustratofiat



Il primo numero del 1974 di «illustratofiat» viene pubblicato e distribuito in piena crisi di energia. Dossier petrolifero, al quale sono dedicate sette pagine, vuole essere una presentazione completa e il più possibile esauriente sulla scarsità di petrolio e sulle conseguenze per il mondo occidentale.

Al momento di stampare il giornale, continuano le trattative fra azienda e sindacati per il contratto integrativo. Pubblichiamo un breve sunto di ciò che è avvenuto e una tabella sugli aumenti salariali proposti dall'azienda.

Una grande inchiesta sui lavoratori al Sud è il terzo dei grandi servizi di questo primo numero dell'anno.

Proposte dell'azienda per il salario pag. 3

Trattative per il contratto integrativo pag. 4

Un nuovo robot a Mirafiori. Un concorso per il calendario 1975 pag. 5

SITECO: una nuova società Fiat che studia ecologia e urbanistica. Blocco dei fitti. Un ex collaudatore costruisce aerei in miniatura pag. 7

Bilancio dell'azienda del 1973. La nota del medico di fabbrica pag. 8

Dossier petrolifero: come passiamo la domenica. Trasporti pubblici o privati? Nuove fonti di energia. Estrazione, produzione, vendita di petrolio. L'elettricità verso nuove fonti pag. 9-15

Una centrale solare a Genova. La cometa di Natale pag. 16

Inchiesta sulle famiglie dei lavoratori nel Sud pag. 17-22

Le aziende che lavorano per la Fiat. Solag pag. 23

Lo sport pag. 25

Le rubriche: moda, medicina, previdenza, filatelia, fiori e piante, «Italia in pentola», ecologia, cinema, dischi, fotografia, libri pag. 26-28

Fumetti e giochi pag. 29

Lettere di lavoratori pag. 31-32

illustratofiat

periodico mensile del gruppo Fiat

Anno XXII - Numero 1

Sandro Doglio

direttore responsabile

Direzione e redazione:

Galleria S. Federico 16

Torino - Telef. 545.735

Pubblicità: P.E.C., via

Amedeo Avogadro 22,

Torino - Telef. 531.009

Tipografia: Editrice La

Stampa S.p.A., via Ma-

renco 32 - Torino

Registr. presso il Tribu-

nale di Torino il 3-12-53

Printed in Italy

LA STAMPA

Enel: due centrali nucleari

L'ElettroNucleare Italiana e l'Ansaldo Meccanico Nucleare costruiranno per l'Enel due importanti centrali elettronucleari che cominceranno a fornire energia nel 1979. L'investimento sarà di 600 miliardi di lire da distribuire nell'arco di sei anni. Partecipano con l'ElettroNucleare — consorzio nato circa un anno fa con lo scopo di costruire e vendere centrali nucleari complete — la Franco Tosi, la Breda Termomeccanica e la Fiat che provvederà a realizzare, in collaborazione con la Westinghouse Electric, la cosiddetta «isola nucleare» cioè la parte dell'impianto dove avviene la reazione e quindi la generazione di calore.

Il reattore della centrale che sarà costruita dall'ElettroNucleare Italiana è ad acqua in pressione del tipo Westinghouse con potenza elettrica netta di 952 MW; men-

tre l'analogo impianto, che sarà costruito dall'Ansaldo su licenza General Electric è, invece, del tipo ad acqua bollente della potenza di circa 982 MW. Attualmente le centrali nucleari in funzione, in costruzione nel mondo sono poco meno di 500; le loro ca-

ratteristiche sono date, oltre che da una maggiore economicità di gestione, dal fatto che producono «energia pulita», cioè senza inquinamento dell'ambiente, in condizioni di assoluta sicurezza sia per il personale sia per la popolazione.

Accordo Aeritalia Lockheed

Nel quadro delle iniziative volte alla promozione dei programmi in atto, l'Aeritalia ha raggiunto un accordo con la Lockheed che definisce un'azione di «marketing» per il biturbina da trasporto militare «G 222» e per il caccia supersonico «F 104 S».

L'accordo prevede, inoltre, in funzione del positivo esito delle vendite all'estero dell'«F 104 S», il lancio sul mercato di un suo successore, il

«Lancer», il cui sviluppo avverrà in cooperazione tra la Lockheed e l'Aeritalia. La realizzazione di questo velivolo non interferirà e non sostituirà alcuno degli esistenti programmi dell'Aeritalia.

Con la promozione di tali programmi e l'avvio del «Lancer» si svilupperanno molte altre attività per l'industria aeronautica italiana anche nei settori dei motori, dell'avionica e degli equipaggiamenti.

CORRIERE DELLA SERA

Poste jugoslave

Un disegno di legge, di cui si attende l'approvazione in questi giorni da parte della camera federale (Skopstina), dovrebbe assicurare alle Poste jugoslave una maggiore regolarità e tenere nel dovuto conto gli interessi degli utenti. «I postini — scrive stamane «Vecernji List» commentando la nuova legge — non la passeranno più liscia quando commetteranno errori, e per ogni ritardo nel recapito di lettere, raccomandate, telegrammi e pacchetti saranno chiamati a rispondere delle loro responsabilità».

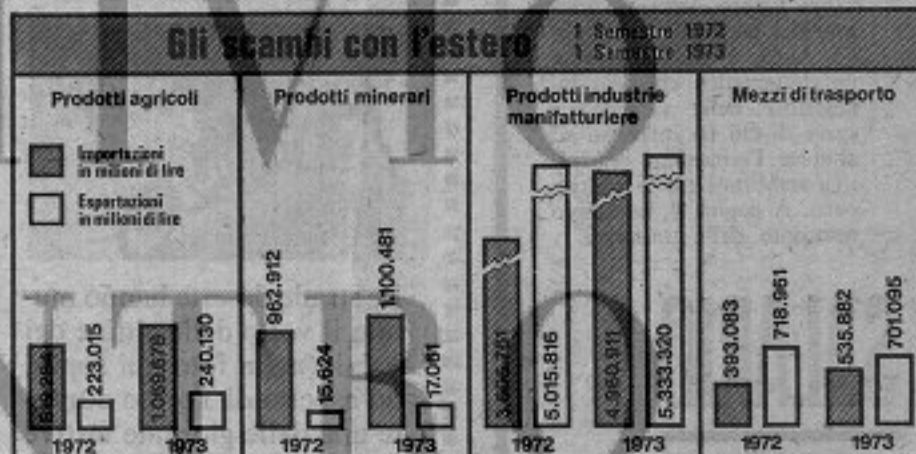
Per i telegrammi urgenti il termine di consegna è stabilito al massimo nelle quattro ore dopo la spedizione; per i telegrammi semplici entro sei ore dalla presentazione allo sportello della posta. Inoltre il testo dei telegrammi deve arrivare nelle mani del destinatario senza alterazioni rispetto a quanto è stato scritto originariamente (si è notato che molto spesso i telegrammi contengono molti errori). In futuro verrà rimborsato cinque volte l'importo del telegramma se esso risulterà sbagliato. (Ansa)

DOMENICA DEL CORRIERE



Pronto soccorso. E' il titolo della foto di Emilio Contardi, via Benedetto Croce 4, Lodi, che ha vinto l'11° premio al concorso nazionale «Foto curiosa» di Diana Marina, patrocinato dal nostro settimanale. Nel prossimo numero l'ultima foto premiata, poi si riprenderà la pubblicazione delle foto inviate dai lettori

SUCCESSO



AGENZIA ITALIA

La 125 in Argentina

I giornalisti argentini dell'automobile hanno eletto vettura dell'anno la Fiat 125, con una votazione estesa a tutti i modelli attualmente in produzione. Costruita in Argentina dalla Fiat Concord, la

125 è una delle vetture più popolari del Paese: con essa si è corsa tra l'altro l'ultima edizione della «Sfida dei campioni» una competizione locale molto seguita da tutti i tifosi del Rallies.

ANSA

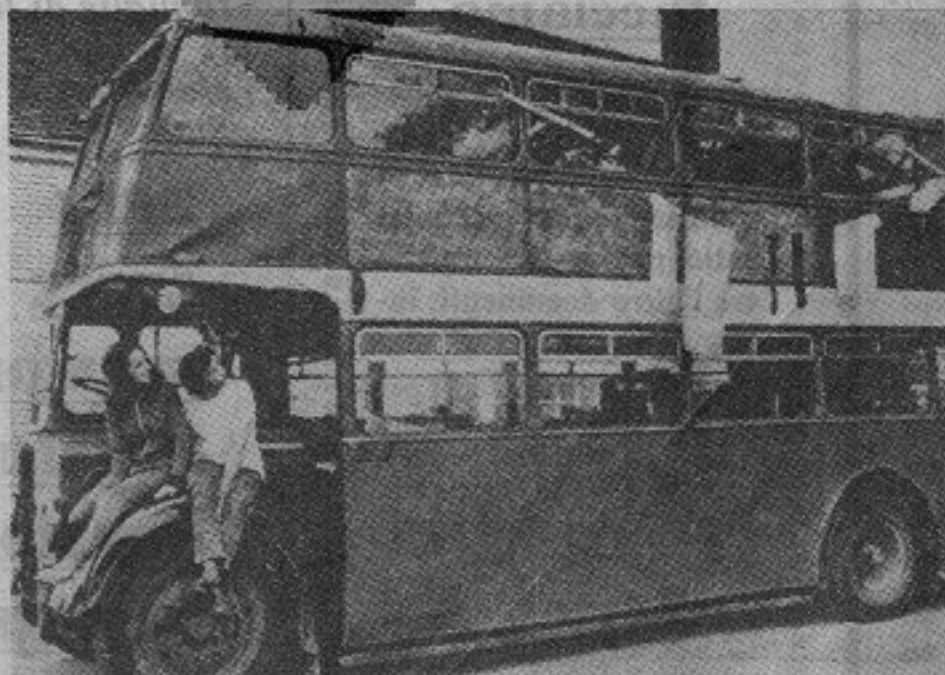
Strade meno scivolose

Si è tenuta all'Anas una riunione per la sicurezza del traffico in occasione della prima sperimentazione del trattamento antidruccioloso Shellgrip effettuato su una strada statale e precisamente tra il km 29 e il km 30 della S.s. 5 Tiburtina in una serie di curve a forte pendenza in prossimità di Tivoli.

Il nuovo trattamento, messo a punto dai laboratori della Shell, consiste nel fissare alla superficie stradale uno strato sottile di graniglia durissima di bauxite mediante un legante dotato di proprietà elevatissime di adesione, elasticità e resistenza. Si aumenta così il coefficiente di attrito ruota/strada assicurando alle auto la migliore tenuta e più ristretti spazi di frenatura.

Un bus per capanna

David e Georgie Clark, neosposini inglesi, hanno risolto il problema della scarsità di alloggi e degli alti affitti comprando un vecchio autobus per 300.000 lire; ci vivono comodamente ed economicamente da più di un mese (nella foto). La soluzione può sembrare insolita e peregrina, ma non lo è. Gli Stati Uniti insegnano e anticipano i tempi. Nel 1972, gli americani hanno acquistato 576.000 «case mobili», cioè speciali e più grandi roulotte, non per andare a spasso soltanto d'estate ma per viverci durante tutto l'anno.



THE SUNDAY TIMES magazine

Il nostro salario

Da luglio '72 a gennaio '74 la retribuzione media di un operaio Fiat è salita di circa 40 mila lire: da 160.450 a 199.562 lire - Le proposte dell'azienda per recuperare la perdita di potere d'acquisto

La busta paga del lavoratore è sempre uno degli elementi principali di contrattazione nelle vertenze di carattere nazionale come in quelle d'azienda. La sua consistenza e le sue variazioni investono grossi problemi: il costo della vita, con la sua incidenza sui bilanci familiari; il prezzo del lavoro, con le sue ripercussioni sull'economia del paese.

Retribuzioni: più 30 per cento

La tabella che pubblichiamo illustra le voci che compongono il salario medio degli operai Fiat. Riporta le più recenti rivalutazioni e gli aumenti ottenuti e indica le proposte di aumento fatte dalla Fiat in sede di trattativa per il rinnovo del contratto integrativo aziendale. Il grafico parte dal luglio del 1972, epoca in cui venne redatta la piattaforma sindacale per la trattativa del contratto nazionale di lavoro dei metalmeccanici. In quel periodo il salario medio di un operaio Fiat era di 160 mila 450 lire mensili. A questa somma sono aggiunte 14.007 lire per gli scatti dell'indennità di contingenza, verificatisi tra il luglio del '72 e il novembre del '73. Nel frattempo vi è stato il rinnovo del contratto nazionale di lavoro dei metalmeccanici, sottoscritto nell'aprile del 1973. La trattativa si è conclusa con la definizione di un aumento salariale mensile di lire 16 mila, a cui si è aggiunta la rivalutazione degli aumenti periodici di anzianità con un altro ritocco in più sulla busta paga di 698 lire.

Successivamente è stato raggiunto un accordo fra le confederazioni sindacali e il governo per la rivalutazione degli assegni familiari. Il ritocco andrà ad aggiungersi a ciò che gli operai già per-

cepiscono. La quota aggiuntiva di un lavoratore Fiat con moglie e due figli a carico dal primo gennaio 1974 è di 8 mila 412 lire mensili. Fatte le somme di tutte le cifre sopra indicate il salario totale medio risulta di 199 mila 562 lire al mese.

Nelle trattative tra la azienda e i sindacati alla Unione Industriale per il rinnovo del contratto integrativo si è discusso dei salari. La delegazione Fiat ha proposto di commisurare l'aumento delle retribuzioni con l'indice del costo della vita: i sindacati hanno detto che tale criterio è inaccettabile, perché la piattaforma con le sue richieste, prescinde da calcoli statistici. La Fiat ha però ribattuto queste affermazioni ricordando che fino a ora le organizzazioni sindacali avevano sostenuto tesi diverse, come dimostrano molti loro documenti ufficiali in cui si giustificano le richieste di miglioramenti salariali proprio con l'aumento del costo della vita. Di fronte alla sfiducia espressa dai sindacati per gli strumenti statistici proposti dalla Fiat la delegazione dell'azienda ha dichiarato che un indice può non essere esatto, ma che il calcolo prescelto per il conteggio, quello che l'Istat (Istituto nazionale di statistica) usa per stabilire i movimenti dei prezzi, è il più favorevole ai lavoratori. La Fiat è disposta comunque a discutere con i rappresentanti sindacali qualsiasi altro indice per il calcolo dell'aumento dei prezzi.

Le più recenti rivalutazioni

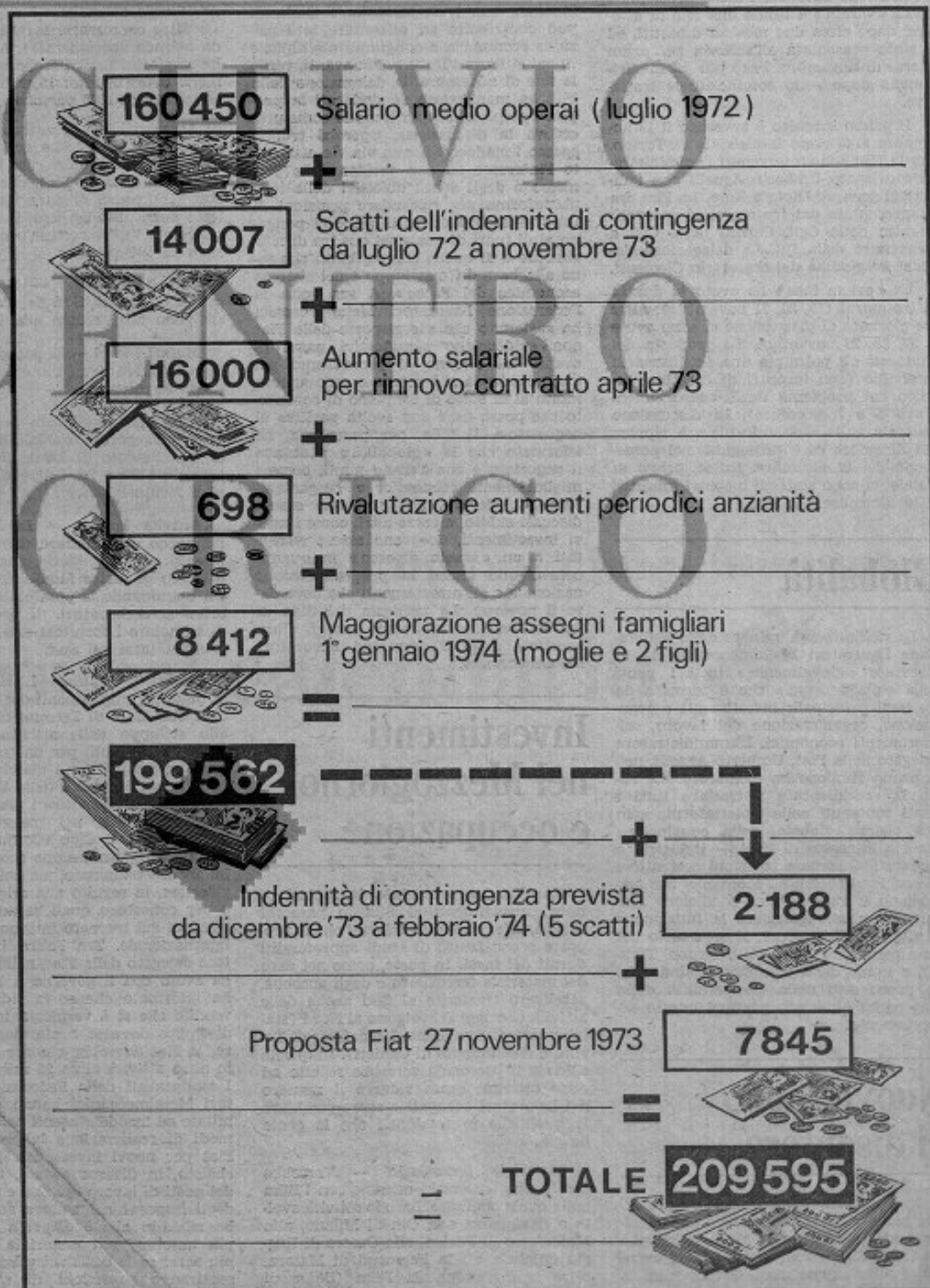
L'aumento offerto dall'azienda in base all'indice Istat suggerito come il più favorevole è di 7 mila 845 lire mensili. Con il previsto ritocco della contingenza, sulla

base di cinque scatti tra il dicembre 1973 e il febbraio 1974 (lire 2 mila 188 al mese), il salario

medio degli operai Fiat, con moglie e due figli a carico, salirebbe a 209 mila 595 lire mensili.

Di conseguenza l'aumento della retribuzione degli operai della Fiat fra il luglio 1972 ed il febbraio

1974, cioè nell'arco di circa un anno e mezzo, sarà di 49 mila lire, pari ad oltre il 30 per cento.



Trattativa per i 200 mila della Fiat, OM, Autobianchi

I principali punti in discussione

Sintetizziamo le varie fasi della trattativa per i 200 mila lavoratori della Fiat-OM-Autobianchi e le posizioni che la delegazione dell'azienda e le rappresentanze sindacali hanno finora espresso al tavolo del negoziato.

La «piattaforma rivendicativa» della Federazione Lavoratori Metalmeccanici è stata «varata» a Roma alla fine di ottobre, dopo circa due mesi di dibattiti, ed è stata presentata all'azienda nei primi giorni di novembre. Poco più di una settimana dopo sono cominciate le trattative.

Il primo incontro è avvenuto il 19 novembre all'Unione Industriale di Torino. Per la Fiat sono intervenuti l'amministratore delegato Umberto Agnelli con i direttori generali Gioia e Rota. La Flm era rappresentata dai tre segretari generali: Trentin della Cgil, Carniti della Cisl e Benvenuto della Uil. La delegazione del Sida era guidata dal segretario Clementi.

La «prima fase» ha avuto la durata di tre giorni (19, 20, 21 novembre). Altre tre giornate di discussione si sono avute il 27, 28, 29 novembre. Su proposta dei sindacati c'è poi stata una settimana di intervallo (con incontri di carattere tecnico sul problema degli «assorbimenti» il 5 e 7 dicembre). La discussione generale sulla «piattaforma» è ripresa l'11 dicembre ed è proseguita nel pomeriggio del 12 dicembre. Infine, prima di Natale, ci sono stati gli incontri iniziati il 19 dicembre.

Globalità

La richiesta preliminare della Federazione Lavoratori Metalmeccanici era di discutere «globalmente» tutti i punti della «piattaforma» che è formata da tre temi principali: investimenti e occupazione, organizzazione del lavoro, miglioramenti economici. L'amministratore delegato della Fiat, Umberto Agnelli, nella prima riunione ha dichiarato che l'azienda era disposta a trattare tutti i punti contenuti nella «piattaforma», in una visione globale, nella convinzione che sia interesse di tutti — industria e sindacati — cercare soluzioni costruttive ai problemi sociali ed economici che travagliano il Paese. Unica condizione fondamentale: salvaguardare la funzione e la vitalità dell'impresa. Il segretario dei metalmeccanici della Cgil, Bruno Trentin, a nome della delegazione sindacale, ha preso atto della disponibilità della Fiat ed ha giudicato positivo questo atteggiamento.

Nuovo modo di discutere

In occasione delle precedenti trattative per il contratto nazionale dei metalmeccanici c'erano state delle polemiche perché le discussioni erano andate avanti per oltre cinque mesi. Questa volta la delegazione Fiat — dopo aver rapida-

mente illustrato ai sindacati le condizioni di forte concorrenza nelle quali opera l'azienda — è subito entrata nel merito delle singole richieste contenute nella «piattaforma». Fin dalla seconda giornata di trattativa ha subito «messo» sul tavolo le sue proposte «nella convinzione che soltanto un franco e leale incontro con i rappresentanti sindacali può contribuire ad affrontare la situazione economica e congiunturale difficile in cui si trova l'Italia». Più avanti, verso la fine di novembre, la delegazione della Fiat ha manifestato ai sindacati la propria «perplexità» per il modo come procedeva la discussione, «perché troppo spesso i sindacati hanno via via attenuato l'interesse ad una verifica delle premesse e degli stessi obiettivi della loro piattaforma per riprendere posizioni di intransigenza e di ostilità che si pongono al di fuori di qualsiasi quadro di riferimento e di quelle compatibilità che sono alla base dello sviluppo e del sistema economico del Paese». A sua volta la Federazione Lavoratori Metalmeccanici ha sostenuto che «le risposte della Fiat non evidenziano significativi passi in avanti dal terreno di genericismo nel quale l'azienda si è mossa e sono ancora molto al di sotto di un piano di confronto che possa dare una svolta positiva al negoziato». Il Sida, per parte sua, ha affermato che la «globalità» ritardava il negoziato e che c'erano punti, come i miglioramenti economici e l'organizzazione del lavoro, che potevano essere discussi subito, mentre altri, come i nuovi investimenti, dovevano essere affrontati a un «tavolo diverso» in quanto coinvolgono anche la programmazione nazionale e gli orientamenti che deve dare il governo. La richiesta del Sida di far intervenire il governo non è stata accettata dalla Federazione Lavoratori Metalmeccanici.

Investimenti nel Mezzogiorno e occupazione

La Fiat ha presentato le ipotesi di nuovi investimenti al Sud in parecchi settori, informando i sindacati che le proposte erano frutto di studi approfonditi durati dei mesi. In parte, come nel caso del materiale ferroviario e degli autobus, sarebbero trasferite al Sud anche delle attività che oggi si svolgono al Nord (stabilimento di Savigliano, Materferro di Torino e stabilimento di Cameri). In queste aziende il personale verrebbe adibito ad altre attività, senza ridurre il numero dei lavoratori occupati e senza cambiare le qualifiche professionali che la gente ha già.

Materiale ferroviario — Verrebbe creata una società in comune con l'Efim nella quale confluirebbero le attività svolte a Savigliano, alla Om di Milano, alla Materferro di Torino, alla Omeca di Reggio Calabria e alla Ferrosud di Matera, oltre agli stabilimenti Efim (Sofer di Pozzuoli, Breda di Pistoia, Avis di Ca-

stellammare). Il gruppo avrebbe 5 mila lavoratori.

Autobus — Oggi il mercato può assorbire 5-6 mila autobus all'anno. In previsione di uno sviluppo del trasporto pubblico la Fiat pensa di creare nel Sud uno stabilimento capace di produrre ogni anno 10 mila autotelai e 5 mila carrozzerie (le altre carrozzerie sarebbero costruite da aziende specializzate). Al Sud verrebbe trasferita l'attività che si svolge a Cameri. Investimento: 15 miliardi con l'occupazione di 1800 persone.

Aeronautica — Il settore è in difficoltà in tutto il mondo. Le scelte dipendono dai governi e dalle grandi compagnie aeree. Tuttavia la Fiat, che è in società con l'Iri, pensa di dare inizio al primo lotto dello stabilimento di Foggia per il velivolo «7x7» con un'occupazione iniziale di 500 persone.

Carrelli elevatori — Si propone di concentrare nel Sud le attività che si svolgono attualmente alla Om.

Motori Diesel — Si prospetta una unità produttiva per i motori veloci di impiego terrestre.

Macchine movimento terra — In seguito all'accordo con la Allis Chalmers, lo stabilimento di Lecce dovrebbe passare da 1200 a 2000 dipendenti nel 1974 ed a 2300 nel 1975.

Attività indotte — La Fiat assume l'impegno di realizzare due nuovi stabilimenti: uno di materie plastiche (Stars) e l'altro di fari e fanali (Slem). Inoltre sta esaminando la possibilità di una fabbrica di carburatori. Si propone anche di stimolare i fornitori esteri ed italiani a impiantarsi nel Sud.

Fabbriche di auto — L'azienda ha confermato gli ampliamenti degli stabilimenti di Cassino e di Termini Imerese, oltre allo sviluppo delle attività esistenti a Bari ed a Napoli, per un totale di oltre 4 mila persone. Per i nuovi stabilimenti della Piana del Sele e della Valle del Sangro l'azienda non ritira i piani che erano stati annunciati nel maggio dell'anno scorso e che il Cipe (Comitato internazionale programmazione economica) non ha ancora esaminato, ma chiede di poter riflettere, in seguito alla crisi petrolifera e per conoscere quali saranno le ripercussioni sul mercato interno e su quello internazionale. Tra l'altro l'amministratore delegato della Fiat, nell'incontro che ha avuto con il governo il 13 dicembre, ha informato che se la riduzione delle vendite che si è verificata in novembre-dicembre dovesse confermarsi nel futuro, la Fiat dovrebbe cercare di assorbire in altre attività circa 25 mila lavoratori. I sindacalisti della Federazione Lavoratori Metalmeccanici hanno definito «limitate ed insoddisfacenti nei tempi e nei modi di realizzazione le proposte della Fiat per nuovi investimenti» ed hanno chiesto, in diverse sedute, un aumento dei posti di lavoro nel Sud e la conferma degli impegni nel settore auto. La Fiat ha ribadito che è disposta a costruire più autobus, più materiale ferroviario, più aerei se le decisioni governative consentiranno previsioni di mercato più ampie.

Infrastrutture sociali

La Federazione Lavoratori Metalmeccanici chiede che l'azienda versi dei contributi per le case, le scuole, i trasporti e gli altri servizi delle regioni interessate ai nuovi stabilimenti. La Fiat ha respinto questa richiesta per due ragioni principali: i contributi graverebbero sul prezzo dei prodotti rendendo impossibile o più difficile la concorrenza; il sistema dei contributi scoraggerebbe le aziende straniere che volessero impiantare fabbriche nel Sud. Per le infrastrutture esistono, inoltre, fondi inutilizzati del governo e della Comunità Europea.

Organizzazione del lavoro

La Fiat ha confermato l'intenzione di proseguire gli esperimenti in corso per diminuire la ripetitività del lavoro e per le «isole di montaggio». Non si può però parlare di «generalizzazione» perché bisogna prima sapere se questi sistemi di avanguardia sono graditi, se funzionano, di quanto aumenta il costo degli impianti e come crescono i costi di produzione. In linea di massima si ritiene che occorra, per ogni posto di lavoro, una cifra quasi doppia di quella normale. Con la stessa somma si potrebbero cioè creare due posti invece di uno. La Federazione Metalmeccanici ha insistito, in tutte le riunioni, affinché la Fiat assuma impegni precisi «per i tempi ed i modi con cui attuare la nuova organizzazione del lavoro» ed ha definito «decisamente negativo» l'atteggiamento dell'azienda.

Miglioramenti economici

I sindacati avevano chiesto miglioramenti per recuperare il potere d'acquisto dei salari erosi dall'inflazione. La Fiat ha proposto di calcolare insieme la cifra necessaria. I sindacati non hanno accettato la proposta. L'azienda allora ha fatto da sola il calcolo sulla base delle statistiche Istat, secondo il quale (senza tener conto dell'aumento di 16 mila lire del contratto nazionale) per ristabilire il potere d'acquisto è necessario un aumento di 45,35 lire orarie. I sindacalisti hanno definito «inaccettabile» la proposta della Fiat. L'azienda ha dichiarato che aumenti superiori possono solo essere indicati dal governo, al quale compete la responsabilità di evitare spinte inflazionistiche e di tener conto dell'equilibrio economico dell'azienda.

Un nuovo robot saldatore alla carrozzeria Mirafiori

E' stato installato il 15 ottobre scorso nella carrozzeria di Mirafiori, alla linea della 127, un manipolatore automatico Versatran 500 P.

Costruito in Inghilterra questo robot, del costo di circa 10.000 sterline (pari a circa 15 milioni), si compone nelle parti essenziali di una centrale idraulica per i movimenti e di una elettrovalvola per la chiusura delle pinze.

Direttamente collegato con la saldatrice elettrica Hille, il robot compie cinque operazioni fondamentali: entrata nella saldatrice, chiusura delle pinze, ordine di apertura delle ganasce della saldatrice, deposito del pezzo

sul convogliatore dopo averlo rovesciato, comando alla pinzatrice elettrica di riprendere il movimento.

Attualmente è programmato per l'estrazione ed il deposito della centina pavimento, ma con l'opportuna modifica del piano di lavoro potrebbe svolgere altre operazioni. In precedenza tutte le prestazioni descritte erano svolte da un operaio, ma poiché la fatica era notevole si è giunti alla determinazione di installare questa nuova apparecchiatura.

Venuto dopo la felice esperienza del robot, che ormai da tempo lavorano alla catena di montaggio

della 132, pur presentando caratteristiche tecniche e capacità lavorative diverse, il nuovo manipolatore automatico può essere considerato come un passo avanti verso una sempre più intensa automazione del lavoro. L'introduzione del robot va sempre più affermandosi in tutti i Paesi industrializzati; negli Stati Uniti (che col Giappone è il maggior produttore di questi apparecchi), già da alcuni anni sono in funzione centinaia di manipolatori automatici. Rispetto alle tradizionali macchine automatiche a struttura fissa, i robot offrono il vantaggio di essere facilmente adattabili

li a cicli operativi con esigenze diverse e di consentire il loro totale recupero alla fine della produzione.

L'opera dell'uomo è tuttavia più che mai necessaria; il robot industriale infatti svolge solo lavori programmati precedentemente, che si ripetono in modo ciclico; quindi pensare che la sua installazione venga effettuata per sottrarre lavoro all'uomo non corrisponde alla realtà dei fatti. La sua funzione è quella di sostituire l'uomo nelle operazioni più faticose e pericolose, aumentando così sia la produzione sia la sicurezza sul lavoro.

Non è quindi ragionevole pensare che il manipolatore automatico sarà l'unico operaio del futuro, destinato ad eliminare il lavoro manuale. Per quanto perfezionati possano essere, i robot non potranno mai raggiungere quel potere di discernimento, quella valutazione dell'attività svolta, quell'adeguamento all'azione che solo l'uomo può avere.

La nuova Campagnola

La Fiat sta per lanciare sul mercato italiano una nuova Campagnola a quattro ruote motrici.

Il motore, di circa due litri, sviluppa una potenza di 80 cv e consente una velocità massima di 115 chilometri all'ora.

Il prezzo di listino è stato fissato a 3.400.000 lire.

centro sportivo: calendario

○ Atletica leggera

- 6 genn. - Volpiano: Cross internazionale maschile e femminile
- 6 - Torino: Cross regionale allievi-allieve
- 13 - Torino: Trofeo regionale femminile di corsa campestre (2° prova)
- 20 - Torino: Trofeo regionale maschile di corsa campestre (2° prova)
- 27 - Sede da destinare: Campionati regionali maschili e femminili di corsa campestre

○ Atletica pesante

- 13 genn. - Torino: Campionati regionali di lotta greco-romana
- 18-20 - Clermont-Ferrand: Memorial «Coulon» di lotta greco-romana

○ Nuoto

- 6 genn. - Novara: Gara regionale esordienti
- 13 - Torino: Coppa Montreal (fase regionale)
- 19-20 - Ginevra: Meeting internazionale
- 26 - Torino: Coppa Caduti di Brema
- 27 - Torino: Coppa Montreal (fase regionale)

○ Pallacanestro

- 5 genn. - Roma: B.C. Juventus Intercont.-C.S. Fiat
- 13 - Vicenza: Associazione Sportiva-C.S. Fiat
- 20 - Torino: C.S. Fiat-Pall. Geas Sesto San Giovanni
- 27 - Cagliari: Cus Cagliari-C.S. Fiat

○ Hockey

L'Hockey Club Torino, in collaborazione con la Federazione Italiana Sport del Ghiaccio, organizza corsi per l'avviamento all'hockey su ghiaccio per ragazzi con età compresa tra i 7 e i 12 anni e che abbiano già qualche nozione di pattinaggio. Questi si effettueranno dal 4 dicembre 1973 a fine febbraio 1974 nei giorni di:

Martedì e Venerdì presso la pista comunale del ghiaccio (corso Tazzoli angolo via Sanremo, telefono 396.047) dalle ore 15 alle ore 16.

I partecipanti potranno frequentare anche il corso federale che si terrà il giorno di:

Mercoledì presso la pista di Torino Esposizioni, via Petrarca, dalle ore 18,30 alle 20,20.

I moduli di iscrizione si possono ritirare presso la pista del ghiaccio di corso Tazzoli dalle ore 14 alle ore 18.

Concorso per il calendario 1975

Con il numero di dicembre di «illustratofiat» i lettori hanno ricevuto in omaggio il calendario per l'anno 1974. Si trattava di un calendario cosiddetto «olandese», con dodici fogli di forma allungata, in ciascuno dei quali erano segnati i giorni della settimana con uno spazio destinato a brevi appunti: ricorrenze, date, appuntamenti. In sostanza il calendario 1974 ripeteva la formula di quello del 1973, nel quale le illustrazioni riguardavano la produzione automobilistica della Fiat; quelle del calendario 1974 riguardano la produzione dei veicoli industriali.

«illustratofiat» vuole offrire ai lettori, per il 1975, un calendario completamente rinnovato, sia nella veste tipografica, sia nella concezione: il formato sarà diverso e in ciascuna delle pagine saranno riprodotti a colori dipinti, disegni o incisioni che abbiano per soggetto i mesi dell'anno. Tutti i lettori sono quindi invitati a collaborare con opere proprie, sia ad olio che ad acquerello, o eseguite con qualsiasi altra tecnica. Il concorso è aperto a tutti, sia dipendenti in servizio, sia in pensione. Per quanto riguarda il tema delle opere è concessa ampia libertà di scelta: purché rievocino un aspetto, una immagine, una interpretazione del mese

prescelto. Nel titolo dell'opera l'autore deve quindi specificare qual è il mese per il quale intende concorrere. Il calendario sarà composto da dodici pagine più una copertina, sulla quale troverà posto un'altra riproduzione: i dipinti prescelti saranno quindi tredici.

Ciascun concorrente può partecipare con una sola opera; poiché i quadri inviati per posta potrebbero riportare qualche danno, è consigliabile, almeno per i dipendenti residenti a Torino, portarli personalmente alla sede di «illustratofiat» in galleria San Federico 16, secondo piano. Dietro ogni tela od ogni cartone dovrà essere scritto, ben visibile, il nome e l'indirizzo dell'autore. Le opere presentate saranno esposte in una mostra che sarà allestita nei locali del Centro culturale Fiat, in via Carlo Alberto 59, in periodo da destinarsi. Tutte le opere, meno le prescelte che rimarranno di proprietà della Fiat, saranno restituite ai proprietari.

Una giuria composta da due noti pittori e da un maestro della grafica pubblicitaria: Enrico Paulucci, Ezio Gribaudo e Armando Testa, esaminerà i quadri pervenuti e sceglierà i tredici che saranno riprodotti sul calendario. Gli autori prescelti riceveranno un premio acquisto di duecentomila lire

ed inoltre venticinque copie del calendario. Il concorso è aperto fin d'ora, anche se la fine del 1974 appare molto lontana, il lavoro di raccolta dei dipinti, la loro selezione, la premiazione dei vincitori, il lavoro di zincografia per la riproduzione in quadricromia e la stampa stessa del calendario porteranno via molto tempo. Dai prossimi giorni una sala è a disposizione in galleria San Federico per raccogliere le tele e i cartoni, che saranno trattati con la massima cura. Il concorso si chiuderà i primi giorni di marzo, inderogabilmente, e «illustratofiat» in uno dei prossimi numeri pubblicherà la data esatta. Verso la fine dello stesso mese la giuria dei tre pittori si riunirà per esaminare le opere pervenute e per scegliere quelle giudicate più meritevoli: la proclamazione del vincitore sarà resa nota sulle pagine di questo giornale nel numero di aprile: sarà anche data notizia dell'allestimento della mostra e dell'orario per poterla visitare. «illustratofiat» pubblicherà continuamente notizie del concorso informando i lettori sui quadri pervenuti e sui soggetti scelti. In uno dei mesi prima della fine dell'anno «illustratofiat» ospiterà anche le fotografie dei tredici autori e una loro breve nota biografica.



di ANGLANI geom. ALBERTO

DITTA SEGNALATA DALL'ITALGAS

Impianti termo-sanitari
Sostituzione e riparazioni caldole.
Modifiche a gas metano e gasolio complete
di opere murarie e progetto dei Vigili del Fuoco.
Forniture e installazioni di stufe a metano.
Gestioni a forfait - Manutenzioni.
Impianti elettrici industriali e civili.

Avvisatori automatici per fughe di gas
per alloggi e centrali termiche.

10138 TORINO - C.so Peschiera 164 - Tel. 011-338.595

CP

CORTALDO

1° Premio nel Concorso «TORINO, QUALITÀ E CORTESIA»

TORINO
Via Borgaro, 72
Tel. (011) 29.34.06

Laboratorio
per riparazioni
con apparecchi elettronici
di controllo
e regolazione al secondo

PREZZI SPECIALI
PER LE AZIENDE



COMPLETE COLLEZIONI DI OROLOGERIA - AMPI ASSORTIMENTI DI
OREFICERIA - GIOIELLERIA - ARGENTERIA - PENDOLE DA PARETE, DA
CAMINETTO, DA SALONE - SVEGLIE ELETTRICHE A TRANSISTOR -
CONTASECONDI - BAROMETRI

Acquistare bene una macchina per cucire ora non è più difficile



In via San Donato 7 si è aperto al pubblico il rinnovato punto di assistenza e vendita di macchine per cucire, alla presenza del pittore Munciguerra, dell'avvocato Zaarulo, del direttore della Treccani dottor Serbelli, del rag. Sbaratto dell'Istituto San Paolo ed altre personalità.

Un simpatico brindisi è stato offerto dal titolare della «CUCITUTTO» sig. Piccolo agli ospiti convenuti.

cucitutto

macchine per cucire - vendita

RIPARAZIONE
macchine industriali
speciali
famiglia
motori

OGNI TIPO E MARCA
macchine industriali
mobili - accessori
motorini
OCCASIONI

Telefono 48.11.70 - Via San Donato, 7 - 10144 Torino

Tutte le vendite sono CURATE PERSONALMENTE dal titolare Sigg. Piccolo
Sulle macchine metalliche la ditta riconosce una garanzia GRATUITA DI BEN 25 ANNI

Affermazione della nuova LAVAPAVIMENTI B.207 - B.300

L'apparecchio più importante e più atteso, che completa la gamma degli elettrodomestici, è a vostra disposizione nelle due versioni B. 207 per appartamenti, bar e negozi in genere B. 300 per ospedali, industrie, chiese, grandi alberghi, comunità, ecc.

Un rinnovato grande successo sta ottenendo la già affermata SILPA. In Italia sono più di trentamila i possessori di questa macchina che, con entusiasmo ne hanno decretato il grande successo e la piena affermazione. L'uso di questo apparecchio è estremamente semplice e può essere adoperato da qualsiasi persona. Abbassando il manico la macchina lava e, automaticamente, raccoglie tutta l'acqua sporca, lasciando perfettamente pulito ed asciutto il pavimento. Con gli stessi accessori si possono lavare TAPPETI, MOQUETTES, incenerire e lucidare i pavimenti. Assistendo a una prova pratica di questa macchina, si



può constatare la pulizia a fondo che si ottiene su qualsiasi pavimento, il risparmio di tempo e fatica.

In questo periodo di propaganda curata direttamente dalla fabbrica, vengono praticati prezzi speciali. Brevettata in Europa e in U.S.A. la lavapavimenti viene costruita nei modelli B. 207 per piccole superfici e B. 300 per grandi superfici.

E' DISTRIBUITA IN PIEMONTE E LIGURIA dalla DITTA SILPA con SEDE IN TORINO, via POMBA 14 BIS - telefono 538.634.

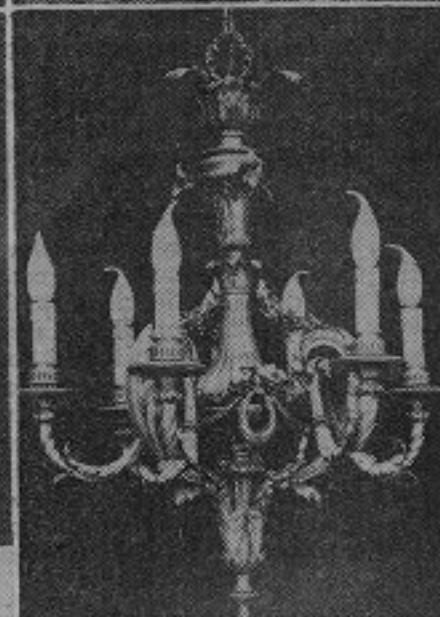
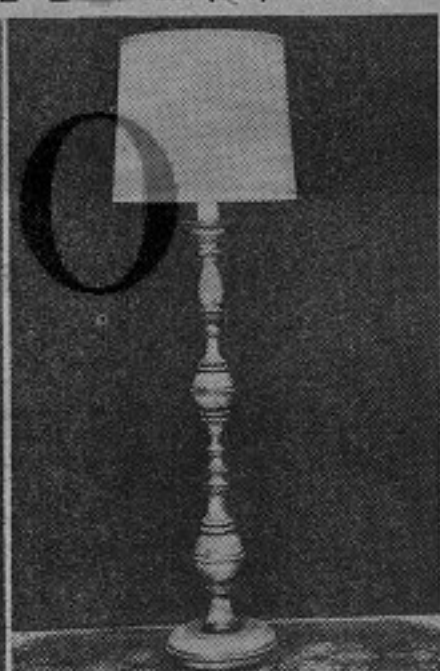
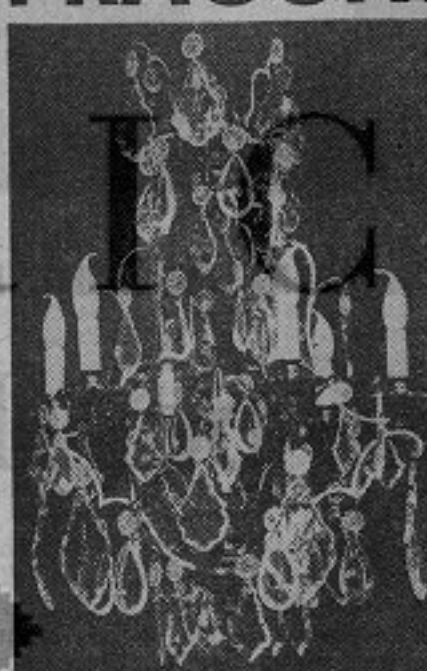
LE DIMOSTRAZIONI A DOMICILIO VERRANNO EFFETTUATE SENZA ALCUN IMPEGNO PER I RICHIEDENTI. SQUADRE DI TECNICI DIMOSTRATORI SONO DISLOCATE IN TUTTE LE REGIONI D'ITALIA.

AI DIPENDENTI FIAT IN OMAGGIO IL DETERSIVO PER UN ANNO

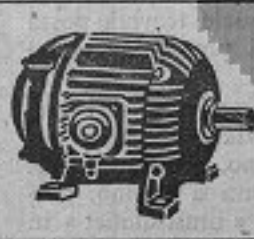
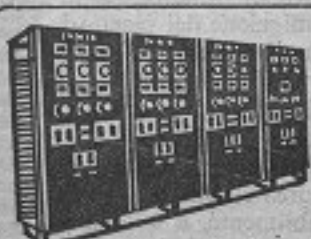
PREMIATA FABBRICA LAMPADARI
FONDERIA A CERA PERSA ARTISTICA E DI PRECISIONE

FRACCHIA

TORINO
VIA L. BELLARDI, 24
TEL. (011) 72 46 01



TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT



RENNA O.

IMPIANTI ELETTRICI

TORINO

Via Rio de Janeiro 9 - Telefoni 38.39.67 - 37.98.85

SITECO: una nuova società Fiat

Ecologia e urbanistica
due problemi per lo sviluppo

Una nuova Società appartenente al gruppo Fiat è stata costituita di recente a Torino, con sede in via Campana 12: si tratta della Siteco - Società Italiana Tecnica e Consulenza - il cui compito è essenzialmente quello di svolgere attività di ricer-

ca e di sviluppo nel settore dell'ecologia, dell'economia applicata e della pianificazione territoriale. Scopo della Società è lo studio di tutti quei problemi collegati al territorio e all'ecologia che possono in vario modo interessare la urbanistica pubblica e privata.

L'attività della Siteco - che si avvale di ricercatori e progettisti di diverse specializzazioni, quali urbanisti, economisti, architetti e ingegneri, e di un centro di calcolo ed elaborazione dati -, comprende un campo molto vasto di studi, che vanno dalla morfologia, utilizzazione e protezione del territorio e dell'ambiente, e dalla prevenzione dell'inquinamento, alla pianificazione e utilizzazione delle risorse naturali e delle fonti d'energia, nonché alla pianificazione territoriale e urbanistica e alla programmazione economica. Vengono anche elaborati modelli di insediamento e progetti preliminari («avant-projets») per infrastrutture primarie e secondarie, che consentono di conoscere a priori le varie correlazioni tra insediamenti umani, forme d'uso del suolo, ambiente naturale e i sottosistemi infrastrutturali dei servizi, tenendo conto degli obiettivi sociali posti dalla programmazione e pianificazione regionali.

Questa complessa attività fa capo a quattro grandi settori - ecologia, urbanistica, socio-economia, ingegneria e architettura - ciascuno con specifici compiti di studio e di ricerca nei rispettivi campi, ma operanti tuttavia in stretta

collaborazione tra loro. In particolare, per quanto riguarda il settore dell'ecologia, il programma della Siteco prevede lo studio delle condizioni ambientali, dello stato di inquinamento, dei piani di sviluppo degli insediamenti ur-

bani e industriali e delle relative implicazioni ecologiche al fine di impostare, in collaborazione con le imprese e la pubblica amministrazione, un'azione a largo raggio per migliorare le condizioni generali di vita dell'uomo.

Blocco dei fitti

Alla data del 31 gennaio l'«blocco dei fitti» subirà una nuova proroga. Non è ancora possibile, al momento in cui *illustratofiat* va in tipografia, conoscere i particolari esatti del nuovo decreto ma le notizie pervenute mentre esso era in elaborazione fanno pensare che si tratti di un prolungamento, puro e semplice, di quello adottato il 4 agosto 1973.

Fu detto allora che il governo intendeva disciplinare con nuovi criteri organici tutta la confusa materia dei fitti e lo stesso si ripete ora: non essendo pronta tale nuova legge era indispensabile una nuova proroga, questa volta al 30 giugno 1974.

Che cosa succederà (salvo eventuali modifiche di dettaglio) in questo primo semestre 1974? In poche parole tutti i contratti in corso, senza distinzione alcuna, purché vigenti alla data di entrata in vigore del decreto (4 agosto 1973, salvo estensione a quelli successivi) saranno prorogati al 30 giugno 1974. Non vi potranno essere aumenti, né saranno valide disdette, saranno nulle anche eventuali clausole di adeguamento al costo della vita.

Non possono neppure esser eseguiti provvedimenti di sfratto, su ordinanze o sentenze già definitive se non in due casi: morosità oppure «urgente e improrogabile necessità del locatore», riconosciuta ovviamente dal giudice, di destinare l'immobile ad uso proprio per «abitazione privata». Non vi sono eccezioni basate sul numero di vani, né sul rapporto fra inquilini e numero di stanze, come in altre leggi precedenti. L'unica eccezione, per le case di abitazione, riguarda quegli inquilini che siano iscritti a ruolo nell'imposta complementare per un reddito superiore a 4 milioni nel 1973 o che «comunque» abbiano percepito un reddito superiore a 4 milioni, nell'anno 1972, calcolato coi criteri fissati dalla legge per la complementare.

E' possibile che il nuovo decreto faccia riferimento ai redditi del 1973 invece che a quelli del 1972. Il meccanismo comunque non cambierà. Per i lavoratori dipendenti farà fede una dichiarazione del datore di lavoro, per i pensionati dell'ente che eroga la pensione. Tali certificati verranno rilasciati indicando lo stipendio, il salario o la pensione al netto delle ritenute previdenziali, obbligatorie o meno.

Per arrivare al reddito «imponibile» bisognerà ancora fare altre detrazioni: le 240.000 lire di franchigia fissa, le 100.000 lire per ogni familiare a carico, gli interessi passivi, i premi di assicurazione sulla vita, l'imposta di famiglia, spese di trasporto e simili (15%, col massimo di 300.000 lire). Si deve tener conto, come prevede la legge fiscale, sia del reddito del capofamiglia sia di quello della moglie e dei figli minori conviventi. In pratica chi guadagnasse 5.000.000 netti da contributi, e avesse moglie e due figli a carico potrebbe detrarre 540.000 per carichi di famiglia, 300.000 per spese di trasporto e simili e giungerebbe a 4.160.000 lire. Dipenderebbe dall'esistenza o meno di assicurazioni sulla vita, dall'imposta di famiglia e simili detrazioni il giungere, o meno, alla soglia dei 4 milioni per godere del blocco. Nessun problema invece per quei lavoratori o pensionati che superano di poco il reddito di 4 milioni perché certamente, con le detrazioni, andranno al di sotto.

Impiegati:
il nuovo orario

Per la necessità di contenere i consumi di energia la Fiat ha modificato provvisoriamente gli orari di lavoro degli impiegati degli uffici. Da lunedì tre dicembre l'orario normale di lavoro è stato contenuto entro le ore 17,30; ciò ha significato ridurre la flessibilità dell'orario di ingresso al mattino, che è stato compreso fra le otto e le otto e trenta (prima era dalle otto alle nove).

Per l'intervallo pomeridiano si poteva scegliere fra un'ora o due: dal tre dicembre esso è uguale per tutti e portato a un'ora sola. Le eccezioni previste riguardano casi particolari. Quindi tutti gli uffici dovranno essere liberi al più tardi alle 18,30 (cioè quando saranno andati via anche coloro che effettuano le due ore di intervallo al mezzogiorno) per consentire il massimo risparmio di energia.

Costruisce aerei in miniatura

Eugenio Pillet, ex collaudatore di stampi a Mirafiori, in pensione dal giugno 1973, dedica molte ore del giorno al modellismo: costruisce navi, barche ed aerei. Iniziò a dedicarsi a questo passatempo circa quindici anni fa spinto dal desiderio di fare con le proprie mani i modelli ammirati dietro le vetrine.

Una dozzina di modelli, tutti funzionanti, costituisce il frutto di tutti i ritagli di tempo dedicati a questo hobby.

Racconta: «Con il "Fire Gannet" (un aereo da caccia della seconda guerra mondiale) ho vinto diversi premi, tra cui una targa d'argento ed una medaglia d'oro per essermi piazzato al primo posto in una gara svolta al campo sportivo Lancia».

Pillet può essere considerato un artigiano della mini-meccanica poiché costruisce da sé diversi pezzi che non si trovano in commercio.

Mostra, ad esempio, una pompa per l'aspirazione dell'acqua, piazzata su una nave (un rimorchiatore antincendio), che permette agli idranti, che hanno un

foro di un millimetro, un getto di circa tre metri.

Tra non molto la sua collezione sarà arricchita da una nave-faro.

«E' una riproduzione complicata - spiega - perché modificando l'interno dello scafo, per poter inserire le parti mecca-

che, la sto rendendo funzionante».

«Spero che il laghetto artificiale del parco di "Italia 61" sia sempre colmo d'acqua, in modo da far navigare i miei modelli, perché ho intenzione di dedicarmi esclusivamente alla riproduzione di navi».

centro culturale:
calendario

Voci nuove

L'Associazione ex Allievi Fiat presenterà, venerdì 8 febbraio 1974 alle ore 21,15, i vincitori del concorso «Voci nuove 1973» del Teatro Nuovo di Milano:

Mezzosoprano Wally Salio

Tenore Paolo Barbacini.

Per eventuali informazioni rivolgersi alla sede sociale in corso Dante 102 - Torino - telef. 636.036 635.937.

Giardinaggio

A seguito di accordi con l'Associazione suolo e salute, i dipendenti Fiat e loro familiari iscritti al C.S.R.C. potranno partecipare al corso di aggiornamento per giardinaggio e colture agricole, che si svolgerà presso la sede dell'Associazione in via Sacchi 48, Torino.

Il corso, comprendente un ciclo di 25 lezioni, ha avuto inizio il 29 novembre 1973 e terminerà il 28 maggio 1974.

Le iscrizioni sono aperte presso la biglietteria del Centro, via Carlo Alberto 59, ove inoltre è disponibile il programma del corso.

Lingue

L'International House, Istituto Linguistico Internazionale, concede a tutti i dipendenti Fiat ed ai loro familiari una riduzione del 10% sulle quote di frequenza ai corsi di inglese che saranno svolti nell'anno 1973-74.

Per ulteriori informazioni, gli interessati sono pregati di rivolgersi direttamente alla Segreteria della scuola - via Oddino Morgari n. 31 - telefono 68.32.45 durante il seguente orario: da lunedì a venerdì dalle ore 9 alle 12,30 e dalle ore 14,30 alle ore 22; sabato dalle ore 9 alle 12,30.

Quotidiani

Anche quest'anno verranno concesse particolari condizioni di abbonamento. Le tariffe annuali attualmente vigenti con recapito postale e possibilità di rateazione semestrale o trimestrale sono le seguenti: L. 24.750 anziché L. 27.500 per 7 numeri settimanali; L. 21.330 anziché L. 23.700 per 6 numeri settimanali (dal lunedì al sabato oppure dal martedì alla domenica); L. 17.910 anziché Lire 19.900 per 5 numeri settimanali (dal martedì al sabato oppure dal lunedì al venerdì); salvo conguaglio richiesto direttamente da «La Stampa» in caso di eventuali aumenti.

Gli abbonati di Torino città che desiderano ricevere il giornale a domicilio entro le ore 7,30 dovranno versare un supplemento di: L. 2000 (per tutti i giorni feriali e festivi) e L. 500 (limitatamente ai giorni festivi).

Per la sottoscrizione degli abbonamenti ed altre eventuali informazioni rivolgersi alla biglietteria del C.S.R.C. (via Carlo Alberto 59) durante il normale orario di apertura al pubblico.

Teatro

Inizio rappresentazioni come da orario riportato sui giornali cittadini.

Speciale Familiare A

«Rigoletto»: mercoledì 9 gennaio 1974

«Un ballo in maschera»: giovedì 24 gennaio '74

«Francesca da Rimini»: martedì 29 gennaio '74

«Andrea Chenier»: mercoledì 27 marzo 1974

Speciale Familiare B

«Rigoletto»: sabato 29 dicembre 1973

«Un ballo in maschera»: martedì 22 gennaio '74

«Andrea Chenier»: sabato 6 aprile 1974

«Norma»: martedì 7 maggio 1974

In seguito ad accordi intercorsi con la direzione del Teatro Regio, gli iscritti al C.S.R.C. Fiat che sottoscriveranno gli abbonamenti Speciali Familiari, potranno fruire di un particolare contributo che stabilisce il prezzo dell'abbonamento nei seguenti importi:

— Poltrone settore A: L. 6.400 anziché L. 10.000

— Poltrone settore B: L. 4.800 anziché L. 8.000

Gli abbonamenti, sino ad esaurimento delle disponibilità, sono in vendita presso la biglietteria del C.S.R.C., via Carlo Alberto 59.

Club Alpino

Il C.A.I., Sezione di Torino, in seguito a particolare interessamento e contributo da parte del Centro Sportivo, ha fissato la quota di associazione per l'anno 1974 in L. 3.350 anziché L. 6.500 (quota comprendente anche il Soccorso alpino); ai nuovi iscritti verrà inoltre bonificata la tassa di iscrizione di L. 500.

Soccorso alpino - rinnovi: valido fino al 15-3-74; nuove iscrizioni: valido 30 giorni dopo la data di associazione.

Le iscrizioni si ricevono presso la biglietteria del C.S.R.C. (via Carlo Alberto 59) e sono riservate agli iscritti in regola con il tesseramento per il 1973-1974.

La Fiat nel 1973

● Primo bilancio provvisorio dell'attività della nostra azienda ● In aumento il fatturato, in netta diminuzione invece, rispetto al 1972, il numero di autoveicoli prodotti: poco più di un milione e mezzo ● La riduzione del settore auto è stata in parte recuperata dai miglioramenti verificatisi negli altri settori

Secondo i primi dati provvisori disponibili, nel corso del 1973, la Fiat ha fatturato 2 mila 320 miliardi con un aumento del 9,1 per cento rispetto al 1972. Questo incremento è dovuto prevalentemente agli aumenti di prezzo della produzione automobilistica che contemporaneamente ha però accusato una diminuzione notevole nel numero di unità prodotte.

Circa il 36 per cento del fatturato — pari a 829 miliardi — è stato registrato dalle esportazioni.

La produzione automobilistica in particola-

re è ammontata nell'anno 1973 a 1 milione 536 mila unità (veicoli e veicoli industriali) in confronto a 1 milione 680 mila 870 unità prodotte e vendute l'anno precedente con una diminuzione di oltre il 9 per cento.

Le esportazioni hanno accusato una flessione abbastanza evidente rispetto al 1972 sia in percentuale (-9%) sia nel numero (599.500 unità contro 650.436).

La produzione trattori agricoli ha fatto invece registrare un sensibile aumento sia nel numero (55.000 unità fatturate in confronto alle

41.091 del 1972 con un aumento del 33,8 per cento), sia nel fatturato (106 miliardi contro 66 miliardi del 1972 con un aumento del 60,6 per cento) che riflette una sensibile ripresa del settore sia in Italia che negli altri paesi.

La produzione extra-automobilistica ha fatto registrare in quasi tutti i settori incrementi di produzione in confronto all'anno precedente. In particolare la produzione siderurgica ha avuto un aumento di fatturato del 46 per cento in confronto all'anno precedente, la produzione aeronautica e spaziale

un aumento del 15 per cento, il materiale ferroviario oltre il 4 per cento, i carrelli elevatori un aumento del 4 per cento, le macchine utensili e elettriche circa il 2 per cento.

Soltanto il settore dei motori Diesel ha accusato una flessione del 7 per cento in confronto all'anno 1972.

Complessivamente le attività extra-automobilistiche hanno registrato nel 1973 un fatturato di circa 241 miliardi pari a oltre il 10 per cento del fatturato globale (contro 177 miliardi nel 1972 con un aumento percentuale del 36,2%).

AL CENTRO CULTURALE

La giornata del francobollo

La XV Giornata del Francobollo, edizione 1973, è stata celebrata in tutta Italia alla presenza di funzionari del ministero delle Poste e Telecomunicazioni e di rappresentanti dei provveditori agli Studi. A Torino la manifestazione si è svolta in via Carlo Alberto 59, al Centro Culturale Fiat.

Il Centro provinciale filatelico Enal e la sezione Filatella del Centro Culturale Fiat, con il patrocinio dell'Unafne (Unione Nazionale Associazioni Filateliche e Numismatiche Enal) avevano allestito una mostra filatelica a invito riservata ai giovani inferiori ai ventuno anni e dedicata alla memoria di Federico Enrico Meina, ben noto ai filatelisti torinesi per la sua lunga e dinamica attività, scomparso di recente. Meina fu consigliere dell'Unafne,

presidente del Centro provinciale filatelico Enal e segretario della sezione filatelica del Centro Culturale Fiat. Ciò spiega perché la manifestazione torinese sia avvenuta nel suo nome e nel suo ricordo.

Nel quadro della Giornata del francobollo sono stati premiati i giovani espositori e i ragazzi che si sono distinti con i migliori svolgimenti del tema «Parlate dell'aereo quale moderno mezzo di trasporto postale», tema proposto agli alunni delle medie dall'amministrazione delle Poste.

Un ufficio postale «distaccato» presso il Centro Culturale Fiat ha provveduto ad annullare con timbro speciale buste e cartoline, tutte affrancate con il francobollo da 25 lire emesso per la Giornata e riproducendo un aereo in volo.

Ha costruito un tornio per lavorare il legno

Vincenzo De Rosa ha fatto per trentotto anni il tornitore e non riesce a dimenticarlo. Adesso che è in pensione, si è costruito un piccolo tornio e fabbrica arcolai in legno.

«E' stato nel 1916 — racconta De Rosa — ero in fanteria, sul Carso, a fare la guerra. Oltre che il soldato facevo il meccanico ogni volta che ne avevo l'occasione.

In seguito venni destinato come tornitore, di cui avevano bisogno le fabbriche ausiliarie, al Materiale Ferroviario della Fiat».

Vincenzo De Rosa, nato a Larino, presso Campobasso, venne così a Torino. Nell'appartamento dove vive con la moglie («se non lo mandavano a Torino, ne avrei sposato un altro», dice lei con un bel sorriso), le pareti sono ricoperte di attestati, mentre, le quattro medaglie della guerra 1915-18 sono incorniciate sotto vetro. Ora tra gli amici della classe 1891 è rimasto l'unico superstite. Ma non disarma. Quan-

do non può uscire, perché la salute non è più quella di una volta, lavora al tornio: decine di oggetti, di ogni forma e dimensione, montati con infinita pazienza, piccoli arnesi decorativi in legno e bronzo, una colonna a mensola per l'ingresso.

Ha lavorato alla Fiat per ben trentotto anni, prima al vecchio Reparto Esperienze del Lingotto, poi alla Spa di corso Ferrucci, senza contare i due anni trascorsi alla Riv; ha addestrato generazioni di giovani operai. A sessanta-quattro anni, nel '57 è andato in pensione. Nei primi mesi, anche se non lo dice, deve essersi sentito disorientato. Abituato all'orario duro dei turni, ad alzarsi all'alba e a rientrare di notte, ad avere sempre intorno compagni e colleghi, ritrovarsi improvvisamente con le mani in mano, senza sapere come organizzare le proprie ore, gli è sembrato pesante: ma di nuovo il suo mestiere gli è venuto in aiuto, come nei lontani anni di guerra.

La nota del medico di fabbrica

Intossicazione da solventi

Con il nome di solventi industriali si intendono quei liquidi che hanno proprietà tecniche comuni come quelle di sciogliere grassi e vernici e, quasi sempre, di evaporare facilmente. Il passaggio dallo stato liquido a quello di vapore, più alla normale temperatura ambiente, facilita la dispersione nell'atmosfera e di conseguenza l'assorbimento della sostanza per via respiratoria.

Alcuni solventi, poi, come il benzolo e il solfuro di carbonio, se lasciati a lungo in contatto con la pelle, hanno la capacità di attraversarla e di essere assorbiti nell'organismo anche per via cutanea.

Per controllare il rischio di intossicazione in questi casi non ci si può basare unicamente sulla misura della concentrazione della sostanza nell'atmosfera che si respira, ma occorre anche impedire ogni contatto prolungato, o in altre parole, curare molto la pulizia della persona e degli abiti.

Pulizia

Tutti coloro che maneggiano solventi «volatili» debbono in ogni caso tenere puliti gli indumenti di lavoro, perché la stoffa di una tuta imbrattata di solvente cede man mano la sostanza all'atmosfera che si respira, prolungando o aggravando i pericoli.

In officina si cerca il più possibile di sostituire i solventi infiammabili con altri che per la loro composizione chimica non possono bruciare, come il percloroetilene o la trielina; ma nell'industria dell'automobile l'uso della benzina è inevitabile. In tal caso la pulizia degli indumenti è indispensabile anche per la sicurezza del lavoro in presenza di fiamme libere o di scintille (un grave infortunio di qualche mese

fa ha confermato che non si deve fumare quando si tengono in tasca stracci sporchi di benzina).

Molti solventi si sciolgono nei grassi, perciò una volta assorbiti nell'organismo la loro azione si manifesta principalmente negli organi e nei tessuti ricchi di grasso come il cervello, i nervi, il fegato, certi organi endocrini. Respirando una atmosfera inquinata da solventi possiamo provare sensazioni di stordimento, ebbrezza, eccitazione, mal di testa e sonno-

lenza come quando si è bevuto troppo.

Una proprietà biologica comune a molti solventi volatili è di essere facilmente eliminati dall'organismo, in gran parte con il fiato, non appena l'esposizione venga interrotta; perciò essi possono provocare delle intossicazioni acute anche se non croniche. Sono più pericolosi i solventi che l'organismo non riesce ad eliminare rapidamente e che possono quindi avere effetti ritardati o addirittura cronici.

Quelli usati comunemente nell'industria metalmeccanica sono gli acetati, gli alcoli, i chetoni, i derivati clorati degli idrocarburi, il toluolo e lo xilolo. Oltre gli effetti comuni a tutti i solventi, gli acetati hanno un modesto potere irritante sulle mucose degli occhi e della gola. Gli alcoli hanno impieghi limitati e il più pericoloso fra tutti, l'alcool metilico che danneggia particolarmente il sistema nervoso e può causare la cecità, non è usato nella nostra industria. Non si conoscono intossicazioni croniche da chetoni, che sono però leggermente irritanti per i bronchi.

La prevenzione delle intossicazioni da solventi consiste nell'impedire o nel mantenere al più basso livello possibile l'assorbimento di queste sostanze nell'organismo, evitando o riducendo al massimo la loro dispersione nell'atmosfera. Tutti i recipienti, vasche, macchine che ne contengono, debbono essere tenuti ben chiusi, e una aspirazione efficiente deve essere applicata là dove i solventi sono usati a caldo o comunque possono evaporare in quantità.

Controllo

In generale si tratta di prodotti ben conosciuti anche dal punto di vista medico, e per ciascuno di essi sono noti i livelli di concentrazione nell'atmosfera ambiente che non sono pericolosi; il controllo periodico della concentrazione nell'aria sui posti di lavoro è una misura di protezione valida. Inoltre i lavoratori esposti sono esaminati periodicamente dal medico di fabbrica per verificare che le loro condizioni di salute siano sempre pienamente soddisfacenti.

Canta le montagne



Luigi Zabalzo, 33 anni, fa il tracciante alla Mirafiori. E' un uomo tranquillo con una grande passione: la montagna e le sue canzoni. Ha cominciato a quindici anni, formando un piccolo coro che in seguito venne assorbito dal Cal-Uget. Pratica anche l'alpinismo: nel 1967 ha partecipato ad una escursione sul Kilimangiaro, in Africa; un anno dopo, in Messico, ha scalato le vette di due importanti vulcani. Da alcuni anni, ha lasciato il coro del Cal per formare un gruppo di dodici elementi.

I canti di montagna — ci ha detto — si differenziano dalle melodie folk perché, fra l'altro, non permettono l'inserimento di voci femminili: l'armonizzazione è stata infatti studiata solo per voci maschili.



Dossier

PETROLIO

Dal Medio Oriente ci giunge meno petrolio e il suo prezzo è via via più caro - Il mondo affronta una crisi d'energia che avrà gravi conseguenze economiche - "illustratofiat" ha raccolto in queste pagine una serie di notizie, di informazioni, di interviste, di grafici e di tabelle sull'argomento

La domenica dei lavoratori

Che cosa facevano, che cosa fanno

Da alcune settimane è in vigore il divieto di circolazione nei giorni festivi. Questa disposizione anche se ha rivoluzionato le abitudini della maggior parte non ha provocato gravissimi disagi previsti da alcuni, anzi è stata accolta con curiosità, come un'occasione per ritrovare vecchi amici e sperimentare nuovi divertimenti. Tutti hanno cercato di scoprire lati positivi in questa sosta forzata: maggiore tranquillità, risparmio, benefici per la salute.

«Illustratofiat» ha intervistato alcuni dipendenti; queste sono le loro opinioni:

Giorgio Bertero, disegnatore a Mirafiori. «La città mi deprime e approfittavo della domenica per andare un po' in giro, nelle Langhe, in montagna (specie in inverno). Forse senza un preciso divieto di circolazione mi sarei un po' limitato nei miei spostamenti, ma non eccessivamente. Quando deciderò di andare a trovare i miei parenti fuori Torino, dovrò partire il sabato e ritornare il lunedì mattina, perché non ci sono mezzi di trasporto pubblici comodi. Invece se resterò in città mi dedicherò alla pittura».

Enzo Boni, lavora all'ufficio mano d'opera di Rivalta. «In genere, con una compagnia di amici andavo fuori Torino, la spesa era di circa 5000 lire a testa, occorre però tener conto del percorso. Queste gite dopo una settimana di lavoro costituiscono il mio unico svago, quindi adesso userò il

treno per spostarmi da una città all'altra. Domenica, ad esempio, sono andato a Trieste e mi sono divertito anche più delle altre volte, perché il viaggio con un mezzo diverso e la città senza automobili costituivano una novità».

Francesco Cavalcanti, Mirafiori. «Il divieto di circolazione non limita i miei svaghi; non avevo l'abitudine di trasferirmi fuori città. Anzi sono abbastanza contento, perché quando andrò a teatro o al cinema non avrò il problema di posteggiare la macchina. L'unico inconveniente è costituito dalla insufficienza di mezzi pubblici. La prima domenica di restrizioni straripavano di gente e sono stato costretto a prendere un taxi. Se dovrò incontra-

re parenti fuori città, ad esempio i miei nonni che abitano in campagna, sceglierò il sabato e ne approfitterò per acquistare cibi genuini».

Mario Piccirillo, lavora alla Direz. ricerca applicata di Mirafiori. «A me piace la buona cucina e quasi sempre, con la mia famiglia, andavo a pranzo nel Monferrato o da parenti vari. Ora approfitterò di questa sosta forzata per iniziare una cura dimagrante e risparmiare denaro. Domenica scorsa ho percorso circa 3 chilometri a piedi per andare a trovare un mio amico ed ho risparmiato 10.000 lire, su per giù il costo di una gita fuori città. Non sono contrario ad usare i mezzi pubblici, però in fondo preferisco rima-

nere a casa e penso che i miei parenti, anche se abitano in altre città, cercheranno di venire a trovarmi, magari in treno».

Angelo Gianolio, lavora alla Spa-Stura. «Prima della crisi del petrolio trascorrevi i giorni festivi in una casetta in campagna a circa 35 chilometri da Torino. Per risparmiare, visto l'aumento del prezzo e la scarsità di benzina, avrei ridotto i miei viaggi ad uno ogni quindici giorni anche senza il divieto di circolazione. Adesso mi dedicherò al mio hobby preferito: lo studio delle lingue straniere. Ho già preparato una montagna di dischi e di libri, per ripassare l'inglese e il francese. In fondo non giudico que-

ste disposizioni così tragiche come alcuni. Non penso di usare i mezzi pubblici perché per spostarmi in città preferisco fare due passi a piedi».

Giovanni Bussi, impiegato a Rivalta. «Da molto tempo, in inverno appena arriva la neve, vado a sciare con mio figlio e mia moglie; ora purtroppo dovrò passare le mie domeniche a Torino. L'unico lato positivo di queste restrizioni è che risparmierò senz'altro. Tra tesseri, pranzo e benzina non spendevo mai meno di 20.000 lire. Cosa penso di fare? Probabilmente mi dedicherò a lunghe passeggiate, per quanto riguarda le visite a parenti fuori città cercherò di ridurle e quando sarà necessario

mi recherò con i mezzi pubblici».

Guerrino Violato, sez. Materiale Ferroviario. «Tempo permettendo mi piaceva riscoprire la buona cucina, il vino genuino e soprattutto la bellezza di certi paesini che sono rimasti fermi nel tempo. Nei mesi estivi sceglievo il mare; in inverno ho paura della nebbia ed allora non mi allontanavo che di 50 chilometri. La spesa, visto che siamo in tre e contando un pasto fuori casa, si aggirava sulle 15.000 lire circa. Ritengo che l'auto non sia indispensabile per vivere: restando a casa ho ritrovato il gusto delle cose dimenticate, le domeniche dei nostri vecchi, la gioia della famiglia e finalmente, anche se un solo giorno alla settimana, respirerò aria meno inquinata».

Pier Franco Venanzetti, Spa centro. «In estate mia moglie preparava la colazione al sacco e con tutta la famiglia andavo in cerca di verde e di aria pura. La spesa naturalmente era minore che in inverno, quando le alternative sono solo due: la montagna, oppure il cinema. Per il momento ho rinunciato abbastanza volentieri a spostarmi in auto, perché ritengo che le disposizioni siano giuste e necessarie. Mi dispiacerebbe solo che ci fossero preferenze o discriminazioni nel concedere i permessi di circolazione. Credo che se dovrò spostarmi userò i mezzi pubblici; però per renderli veramente efficienti occorrerà ristrutturare i servizi».

DOSSIER PETROLIO

Trasporti pubblici o privati per recarsi al lavoro?

«illustratofiat» ha svolto un'inchiesta fra un gruppo di lavoratori della Mirafiori abitanti a Settimo. Ne sono stati scelti tre: uno che si reca al lavoro in auto, uno in motoretta e uno in pullman. Mettiamo a confronto lati positivi e negativi: tempo impiegato,

costo, comodità. Il probabile razionamento della benzina dovrebbe diffondere l'uso dei mezzi pubblici: occorre però rinforzare le linee e snellire il servizio scegliendo percorsi più rapidi. Da Settimo alla Mirafiori i pullman impiegano oggi un'ora e 25 minuti.

con la motoretta

Bruno Bruno, 38 anni, di origine sarda, ha lasciato il paese, dove aveva una officina meccanica, nel 1961 e si è trasferito a Torino. Dopo aver lavorato in piccole fabbriche, è stato assunto alla Fiat e dal 1965 è a Mirafiori, operaio di seconda categoria, addetto alla linea di montaggio. Abita da un paio d'anni con la famiglia (moglie e tre figlie) a Settimo, in un alloggio Fiat composto di tre camere e cucina.

Parliamo dei mezzi di trasporto di cui si è servito in questi anni per recarsi al lavoro.

I primi tempi usavo la «Vespa». Poi, dopo l'assunzione alla Fiat, ho acquistato una motocicletta «Triumph 350», ma mi è stata rubata e così ho ripreso la «Vespa» per andare da Vinovo, dove abitavo, a Mirafiori. Nel '66 ho comprato una vecchia «500» e, dopo due anni, una «600» nuova di zecca. Purtroppo sono stato coinvolto in un incidente stradale che ha ridotto la mia «600» a rottame. Ho acquistato allora una «500» nuova, l'ho tenuta sei mesi; poi ho dovuto venderla per mancanza di denaro. Da poco ho una 1100 di dieci anni; però, dato il prezzo del carburante, non posso permettermi di usarla per recarmi al lavoro: dovrei affrontare una spesa di circa 30.000 lire mensili. Così sono ritornato alla mia fedele «Vespa»: le ho montato il parabrezza e, tempo permettendo, me ne servo regolarmente. Naturalmente, quando piove, nevicca, c'è la nebbia oppure le strade sono ghiacciate, prendo il pullman. È un grosso sacrificio ma, non si può fare altrimenti. Tutte le mattine partono dal «villaggio Fiat» di Settimo circa 200 operai diretti a Mirafiori, altrettanti il pomeriggio: ognuno si arrangia come può.

Abbiamo percorso insieme al sig. Bruno il tragitto che giornalmente segue per recarsi al lavoro. Il signor Bruno abita in corso Agnelli 47.



Usciamo di casa: sono le 13.12. Percorriamo corso Agnelli e svoltiamo in via Regio Parco. Entriamo in Torino: sono le 13.19. Attraversiamo il ponte sulla Stura e imbocchiamo strada di Settimo: il traffico è scorrevole, ma di tanto in tanto occorre fermarsi a un semaforo. Via Bologna, attraversiamo il ponte sulla Dora, via Priocca, piazza della Repubblica; qui la circolazione aumenta sensibilmente. Imbocchiamo via Milano: sono le 13.32. Continuiamo per via S. Francesco d'Assisi, giriamo in via Bertola e subito in via Botero. Il percorso può sembrare tortuoso, ma il sig. Bruno ci assicura che è il più veloce. Arriviamo in piazza Solferino, ci incanaliamo nel traffico di via Cernaia, alle 13.36 svoltiamo in corso Vinzaglio, corso Duca degli Abruzzi. Siamo fermi al semaforo di Igo Orbassano: sono le 13.41. Ci immettiamo in corso IV Novembre, sorpassiamo lo Stadio, ecco corso Agnelli, alle 13.52 passiamo di fronte all'ingresso principale di Mirafiori. Siamo incolonnati, la circolazione è estremamente lenta. Svoltiamo in corso Settembrini. Il signor Bruno ci saluta e, a cavallo della sua «Vespa» entra alla porta 18: sono le 14.05.

con il pullman

Amedeo Mantega, 41 anni, originario di Cagliari, dopo aver fatto il carpentiere e l'autista per un collegio di suore, si è trasferito dalla Sardegna a Torino. È entrato alla Fiat nel 1961 e dal 1965 lavora a Mirafiori. Attualmente è addetto alla manutenzione.

Che mezzo di trasporto usa per andare in fabbrica?

Non ho la macchina e quindi devo per forza prendere il pullman, come tanti colleghi che sono nella mia situazione. Dico per forza perché i servizi Atm sono scomodi e lenti: per un tragitto così breve — sono solo una ventina di chilometri — mi devo sobbarcare in un giorno due, tre, persino quattro ore di viaggio. Se faccio il primo turno devo alzarmi alle quattro per bollare in tempo; la sera, quando faccio il secondo e esco alle 23, non riesco mai ad essere a casa prima di mezzanotte e mezzo, sempre che non mi capiti di perdere il 51, che termina le corse a mezzanotte: in tal caso faccio l'autostop e arrivo alle ore beatte.

Abbiamo percorso con il signor Mantega l'intero tragitto Settimo-Mirafiori, per renderci conto personalmente delle difficoltà che incontra. Usciamo dalla sua abitazione, in corso Agnelli 49, alle 12.45 e ci avviamo a piedi in via Torino, dove c'è la fermata del 51: sono seicento metri circa e impleghiamo, camminando a passo spedito, dodici minuti.

Alle 13.05, con cinque minuti di ritardo, arriva il pullman 51. Il prezzo del biglietto fino a Torino è di 70 lire. L'ora è un po' insolita, di conseguenza l'autobus non è molto affollato, anzi, di tanto in tanto si fa libero qualche posto. Durante il tragitto, che conta più di 20 fermate, percorriamo un tratto di corso Giulio Cesare, imbocchiamo via Lauro Rossi, corso Vercelli, corso Vigevano, corso Princi-

pe Oddone e finalmente scendiamo in piazza Statuto. Sono le ore 13.30. Una cinquantina di metri e c'è la fermata del 71. Aspettiamo solo un paio di minuti. «Strano» — dice il signor Mantega — di solito bisogna attendere molto di più. L'autobus è affollatissimo; a stento riusciamo a salire e, con un po' di fatica guadagniamo un angolino. Sono le 13.40 ma per le strade c'è già molto traffico. Imbocchiamo corso Inghilterra, poi giriamo in via Cavalli, via Principi d'Acaja, via San Paolo (qui scendono alcuni dipendenti della Lancia), via Tolmino, corso Siracusa e, finalmente, corso Orbassano. Anche in questo tragitto le fermate sono state più di venti. Alle 14.05 il signor Mantega scende dal pullman e si avvia alla porta zero di Mirafiori, distante un centinaio di metri.

Abbiamo impiegato 1 h e 25 minuti per coprire una ventina di chilometri, una media di 17 chilometri orari. Per il signor Mantega significa in una settimana lavorativa, diciotto ore spese per gli spostamenti.



con l'automobile



Adriano Andreis, 38 anni, torinese di nascita, per circa dieci anni ha lavorato in un'officina meccanica fornitrice della Fiat. Nel marzo del 1959 è stato assunto alla sezione carrozzeria di Mirafiori. È operatore di prima categoria. Dal 1966 risiede a Settimo, nelle case Fiat dove ha un alloggio di due camere e servizi.

Come raggiunge il posto di lavoro?

Uso la macchina. Sette anni fa, quando sono venuto ad abitare a Settimo, avevo una 850; oggi sono proprietario di una 128.

Quali sono gli svantaggi e i vantaggi che incontra servendosi dell'auto?

Il principale vantaggio è la rapidità, poi c'è la comodità. Come controspartita, gli svantaggi sono molti. Prima di tutto la spesa. Il costo di esercizio di una vettura si fa sempre più pesante: per recarmi al lavoro percorro, tra andata e ritorno, circa quaranta chilometri, e ora che la benzina costa 200 lire al litro, spendo 600-650 lire al giorno, senza contare il lubrificante e il deterioramento dell'automezzo. Bisogna poi considerare il rischio del furto. Al «villaggio Fiat» non disponiamo di autorimesse, la macchina «dorme» in strada, e non è raro il caso che al mattino il serbatoio sia vuoto, che manchi la ruota di scorta, o che addirittura — come mi è già successo — l'auto non ci sia più.

Quali sono le ore in cui lei si sposta per recarsi al lavoro?

Quando faccio il primo turno, mi alzo verso le cinque meno venti, esco di casa alle cinque; qualche istante per scaldare il motore e poi via. Arrivo a Mirafiori in mezz'ora. Quando invece faccio il secondo turno, parto di casa verso le tredici e arrivo verso le tredici e quaranta. Impiego cioè circa dieci minuti di più a causa del traffico.

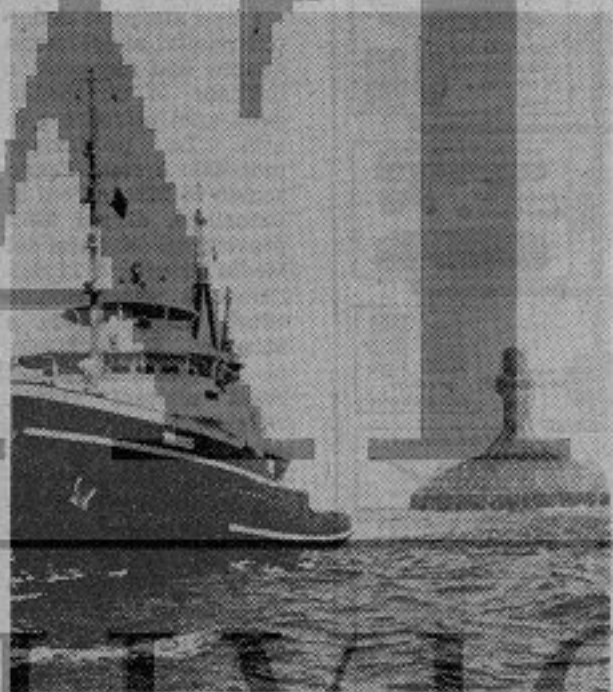
Per renderci conto del tragitto abbiamo seguito il sig. Andreis nel suo itinerario abituale. Alle 13.05 siamo in via Vercelli 12, dove abita l'intervistato: il contachilometri dell'auto segna 50.442 chilometri. Imbocchiamo via Regio Parco — il sig. Andreis preferisce questa strada a via Torino perché è bene illuminata e più spaziosa —, attraversiamo il ponte della Stura e ci incanaliamo in strada Settimo. Giriamo in via Bologna, passiamo il ponte della Dora, via Priocca, piazza della Repubblica. Il traffico è abbastanza scorrevole, sono le 13.18. Continuiamo per via Milano, via Corte d'Appello, via Del Carmine, via Bligny, piazza Arbarello, corso Saccardi, corso Galileo Ferraris, corso Unione Sovietica, corso Cosenza, corso Agnelli, e finalmente, corso Tazzoli. Alle 13.37 siamo all'ingresso della porta 2: il contachilometro segna 50.461. Abbiamo compiuto 19 chilometri in più di mezz'ora.

DOSSIER PETROLIO

Scienziati alla ricerca di nuove fonti d'energia

Il mondo occidentale è sull'orlo di una crisi che potrà avere una portata incalcolabile. La principale fonte di energia, il petrolio, è ormai ampiamente messa in discussione; è noto come i paesi arabi abbiano ridotto la quota di greggio diretta verso i paesi dell'Europa e l'America o il Giappone; in particolare Usa e Olanda sono stati colpiti da un embargo totale, poiché la loro politica estera ha favorito Israele nell'ultimo conflitto mediorientale. L'Olanda è stata il primo paese ad adottare drastiche misure anticongiunturali per alleviare le conseguenze del mancato rifornimento. Da alcune settimane ormai non circolano più i veicoli a motore nei giorni festivi e i vari consumi di energia sono stati severamente razionati; le stesse misure, o quasi, sono state adottate anche in altri paesi europei e pure gli Stati Uniti, che dispongono di immense risorse energetiche, hanno limitato gli sprechi e addirittura spostato di due ore l'ora legale per consumare meno gasolio per riscaldamento e minore quantità di energia elettrica.

Questa drammatica situazione si poteva prevedere? Non si può dire che la crisi del petrolio abbia colto completamente alla sprovvista l'umanità. Da tempo scienziati e operatori economici sapevano che le risorse petrolifere erano in fase di estinzione, i pozzi continuano a gettare greggio ma la quan-



tità di petrolio ancora sotto terra va assottigliandosi. Ricerche per sopperire con altri materiali o con altra energia al fabbisogno dinamico, sono state compiute nei paesi ad alto livello industriale e tecnologico. Una soluzione alternativa del tutto rassicurante non è ancora stata trovata. L'uomo della strada aveva ben poco sentore di che cosa stava accadendo, solo ora è stato messo bruscamente di fronte alla realtà dei fatti. Fino a qualche settimana fa la benzina si trovava in tutti i distributori, aperti anche di notte, anche nei giorni festivi, non c'erano problemi, non sussistevano preoccupazioni. Semmai era solo una questione di costi: la benzina era stata aumentata di recente, anche il gasolio per riscaldamento aveva subi-

to un balzo in su, ma in misura contenuta. Adesso il disagio è diventato generale e le notizie sono via via più inquietanti. Le riunioni ad alto livello, tenute nelle principali capitali dell'Europa, fra uomini politici e i rappresentanti del mondo arabo, non hanno raggiunto quegli accordi che gli occidentali auspicavano. Gli arabi intendono ridurre ancora i quantitativi di petrolio destinati ai paesi europei e questo proprio alla vigilia di un inverno che si preannuncia assai rigido. Il petrolio oggi c'è ancora nelle viscere della terra, ma ci viene dato con il contagocce: in sostanza si è creata, per motivi economici e politici una situazione che probabilmente solo fra qualche decennio sarebbe risultata reale e irreversibile.

I piani energetici a lungo o a medio termine, si sono trasformati in esigenze di sopravvivenza. Il modello stesso di sviluppo della nostra società è messo profondamente in crisi. L'industria che ha subito il più immediato contraccolpo è stata quella dell'automobile. Per quanto riguarda la Fiat le vendite all'estero sono sensibilmente diminuite, quelle in Italia meno, ma la sensazione è che molti acquirenti abbiano deciso di attendere prima di acquistare una vettura nuova.

Gli sceicchi, per bocca del ministro del petrolio di re Faisal, Yamani, hanno fatto sapere che essi intendono, con le misure che hanno messo in opera contro il mondo occidentale, costringere le potenze europee e gli Stati Uniti a fare pressione su Israele affinché si ritiri oltre i confini che aveva prima del 1967. Questa è la ragione politica, ma esiste anche un'altra ragione: economica. Il petrolio — dice Yamani — sta bene dove si trova, cioè sotto terra; là il suo valore continua a crescere e fra non molto tempo potrà essere venduto al doppio, al triplo o anche più del prezzo attuale. Se invece gli arabi continuano a pompare e a collocare la valuta ricavata nelle banche occidentali, non corrono forse il rischio di essere proprio essi i più duramente colpiti dall'inflazione che serpeggia e che diventa ogni giorno più preoccupante?

Come l'uomo imparò a spostarsi

La preoccupazione maggiore dell'uomo primitivo era quella di procacciarsi il cibo e il trasporto degli animali uccisi durante la caccia costituiva il problema principale. Mentre

un carico leggero è facilmente trasportabile sulle spalle o sulle braccia un carico pesante richiede un notevole sforzo. Gli animali di grossa mole dovettero essere trascinati

con fatica per la coda. L'idea di trascinare le cose invece di sollevarle si fece pian piano strada nella mente dell'uomo: la slitta infatti fu il primo vero veicolo di trasporto

che egli realizzò. Ben presto imparò ad attaccare alla slitta gli animali che aveva addomesticato: il bue, l'asino, il cane e, in seguito, il cavallo.

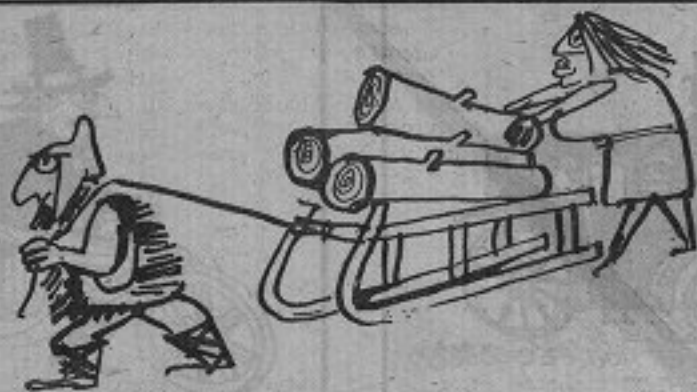
Per spostarsi sull'acqua, invece, utilizzò i tronchi d'albero, stando a cavalcioni e remigando con le mani o con rami molto

lungi che immergeva nell'acqua. Il tronco però era un mezzo troppo instabile e non consentiva di trasportare alcunché; legando assieme diversi tronchi l'uomo ottenne un mezzo più stabile che poteva utilizzare anche per il trasporto della cacciagione; tuttavia, il tronco,

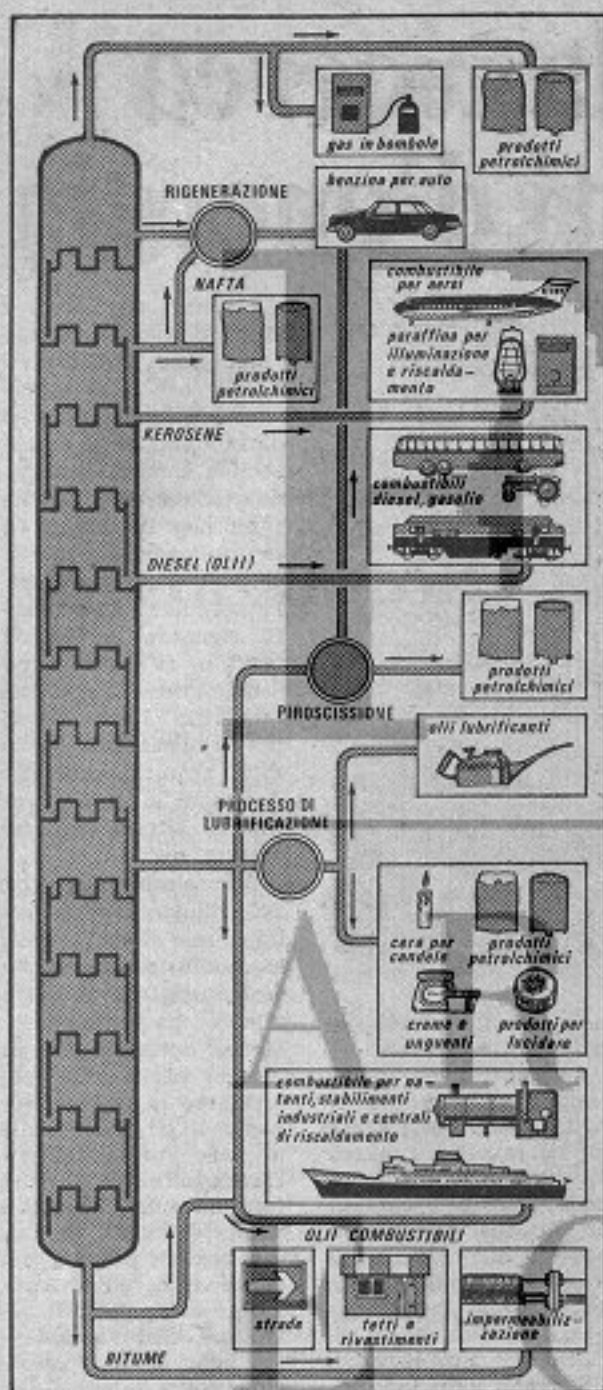
scavato nella parte centrale, si rivelò ben presto il mezzo migliore per il trasporto sull'acqua.

Le canoe divennero il mezzo privilegiato dalle popolazioni che abitavano sulle coste e lungo i fiumi; sfruttando le correnti,

Continua alla pagina seguente



DOSSIER PETROLIO



Quanto "oro nero,, viene estratto all'anno

I dati statistici definitivi relativi al 1972 sono quanto mai eloquenti e indicano le dimensioni della crisi petrolifera in atto. La produzione mondiale è stata l'anno scorso di 2629 milioni di tonnellate, di cui 925,3 provenienti dai Paesi del Medio Oriente; 542,1 dall'America settentrionale (Stati Uniti, Canada e Messico); 394 dall'Unione Sovietica; 281,4 dai Paesi africani (Libia, Nigeria, Algeria, Egitto, Angola, Gabon, Congo e Tunisia); 226,1 dall'America meridionale (Venezuela, Argentina, Colombia, Brasile, Trinidad, Equatore, Perù, Bolivia e Cile); 104,7 dall'Estremo Oriente (Indonesia, Cina, Brunei, Sarawak, India, Malaysia); 20,6 dall'Europa Orientale (Romania, Jugoslavia, Ungheria e Albania); 15,6 dall'Europa occidentale (Germania Ovest, Austria, Norvegia, Olanda, Francia e Italia); 15,1 dall'Australia.

Da rilevare che l'Italia è il Paese europeo con il maggior numero di raffinerie, trentasette, capaci di raffinare ogni anno 189.795.000 tonnellate di greggio. In Sar-

degna l'impianto costruito nel 1965 a Sarroch, presso Cagliari, è in grado di lavorare 18 milioni di tonnellate di greggio ogni anno. E', in tutto il mondo, l'unica raffineria capace di trattare contemporaneamente ventiquattro tipi differenti di petrolio. Da quando i Paesi arabi produttori hanno preso la decisione di boicottare i rifornimenti delle nazioni ritenute «non amiche», ogni giorno giungono sul continente europeo due milioni di

barili di greggio in meno rispetto al normale.

Gli esperti guardano al passato prossimo per ricavare indicazioni valide per il futuro; essi hanno preso in esame la situazione negli Anni Sessanta, Settanta, tenendo d'occhio gli Anni Ottanta e Novanta per vedere di delineare che cosa succederà nel Duemila.

Le provviste si andranno ovviamente assottigliando e proprio per questo si stanno cercando nuove fonti di ener-

gia. Se il mondo continuasse a consumare petrolio con lo stesso ritmo di oggi, le riserve che c'erano all'inizio del 1973 potrebbero bastare sì e no per ottanta, ottantacinque anni. Ma è un calcolo approssimativo, aggiungono gli esperti, che deve tener conto di una maggior richiesta, di coincidenze particolari e imprevedibili, di uno sviluppo tecnologico che potrebbe apportare una rivoluzione nel campo delle fonti di energia.

Nelle enormi pipe-lines verso le raffinerie

Il petrolio greggio si presenta in generale come un liquido rossastro o giallognolo, talvolta addirittura nero, spesso fluorescente, con odore bituminoso. Vieni ai pozzi petroliferi si costruiscono armature in ferro o in legno dette derrick per sostenere le macchine di estrazione. Il processo di raffinazione si svolge in vari modi, a secon-

da della natura del petrolio greggio, e in generale consiste in una distillazione e in una purificazione chimica.

La maggior parte del petrolio greggio viene raffinata. Estratto dai suoi giacimenti mediante pozzi, è condotto in grandi bacini o cisterne dove si separano l'acqua e le impurità frammentate. Per mezzo delle ben note tubature

dette pipe-lines, lunghe anche decine e decine di chilometri, il petrolio è mandato alle raffinerie. I prodotti della distillazione sono i gas, gli oli minerali leggeri, gli oli pesanti, i residui o estratti di petrolio. Purificando gli oli leggeri e distillandoli si producono etere di petrolio, rigolene, gasolina, nafta per motori, benzina per macchine e pesante.

Oltre tremila sono i prodotti derivati dal petrolio

Poco dopo la fine della prima guerra mondiale, nacque la petrolchimica, la scienza cioè che studia l'elaborazione dei derivati del petrolio. In un breve spazio di tempo, essa ha avuto uno sviluppo enorme. Oggi sono più di tremila i prodotti che traggono

origine dal cosiddetto «oro nero» e molti di essi li usiamo normalmente per la produzione industriale ed agricola e nella nostra vita di tutti i giorni. Dalle materie plastiche più resistenti (impiegate in parte anche nella produzione automobilistica) al

bitume usato per asfaltare le strade, tutto deriva dal petrolio; così pure gli attrezzi domestici come secchi, catini, contenitori di vario tipo; la gomma sintetica, utile per i pneumatici e per cento altri prodotti fra cui le suole per le scarpe; il comu-

nissimo nylon e anche l'orlon, con cui si producono calze, camicie e indumenti di ogni genere; moltissimi detersivi che entrano in ogni casa; tutto il materiale isolante indispensabile per gli impianti elettrici e la bachelite con cui si fabbricano prese per

la corrente, spinotti, manopole e parti varie per radio e televisori; quasi tutti gli insetticidi, i fertilizzanti impiegati in agricoltura, la paraffina, moltissime vernici, esplosivi, proteine per l'alimentazione animale e perfino le carni, ossia la bistecca che si cer-

ca di produrre con le proteine del petrolio.

Dunque, senza «oro nero», rischia di incepparsi l'attività delle centrali termoelettriche e delle industrie per mancanza di combustibile, con l'intero ingranaggio della società consumistica in cui viviamo.

Come l'uomo imparò a spostarsi

Segue dalla pagina precedente

fu possibile compiere lunghe distanze.

Gli egizi, con l'adozione della vela, utilizzarono per primi la forza del

vento. Fra il remo e la vela ebbe inizio un'alleanza che sarebbe durata fino al termine del Medioevo.

Per facilitare lo scorrimento della slitta sul ter-

reno l'uomo utilizzò tronchi d'albero che funzionavano da rotelle e dai quali ricavò l'idea della ruota. Proprio l'invenzione della ruota costituisce una tappa fondamentale nello svi-

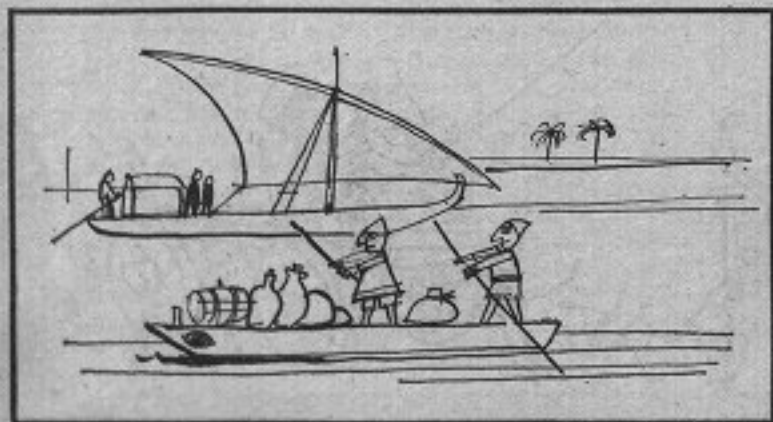
luppo del mezzo di trasporto terrestre. A questa rivoluzionaria scoperta e conseguentemente all'adozione del carro, seguì l'inizio di due importanti avvenimenti: il definitivo addomesticamento del cavallo e la costruzione di strade. Imparando ad usare il cavallo l'uomo co-

minciò a spingersi in luoghi fino allora sconosciuti e con la strada si diffuse l'uso del carro. La rapida avanzata di Giulio Cesare in Britannia — secondo alcuni storici — fu resa possibile dalla fitta rete di piste esistenti nell'isola.

Alla fine dell'impero romano seguì un periodo di

decadenza di tutti i mezzi di trasporto ma improvvisamente dopo il 1050, anche i trasporti, come tutte le attività umane, si trasformarono.

Verso il 1200 apparvero le prime carrozze, la navigazione prese un nuovo impulso con l'adozione della bussola che aprì la



DOSSIER PETROLIO

L'olio di pietra diventato oro nero

Fu davvero un incendio accidentale di petrolio a distruggere le mitiche città di Sodom e Gomorra, come sostengono gli storici odierni, ed erano veramente asfaltate le strade di Babilonia, come vuole la leggenda?

Al di là dei miti e delle ipotesi più o meno azzardate, ciò che si può affermare con certezza è che la storia del petrolio affonda le sue origini nella notte dei tempi. L'«olio di pietra» o l'«oro nero», come venne chiamato ai primi del '900, si trova nelle viscere della Terra dalle più remote ere geologiche: i giacimenti più «giovani» scoperti finora, risalgono ad almeno dieci milioni di anni, mentre l'età di quelli più vecchi è calcolata tra i 400 e i 500 milioni di anni. L'estrazione del petrolio da parte dell'uomo cominciò

solo poco più di un secolo fa, quando per la prima volta una trivella, installata nei pressi di Titusville in Pennsylvania da Edwin Laurentine Drake, riuscì a raggiungere e a perforare un giacimento petrolifero a 21 metri di profondità: era il 27 agosto 1859, cominciava l'era del petrolio, che avrebbe presto rivoluzionato il mondo.

Gli usi

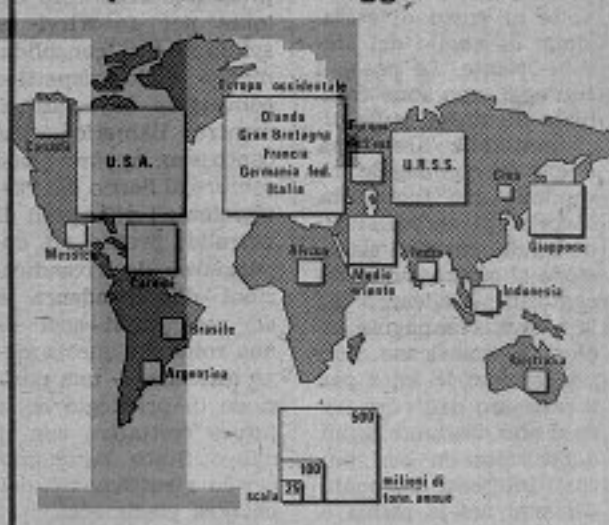
A quei tempi non era stato ancora inventato il motore a scoppio e nessuno, oltre a Drake, credeva allora nell'utilità pratica del petrolio, che d'altronde l'autorevole Accademia di Russia aveva tempo addietro definito «un liquido naturale vischioso, dal pessimo odore, buono tutt'al più per ungere le ruote cigolanti del car-

ri». Qualcosa di più, tuttavia, aveva qualche anno dopo intuito un chimico inglese, Clinton De Witt, per il quale il petrolio avrebbe anche potuto essere utilizzato per ottenere illuminazione a poco costo. Forse fu proprio pensando a questo che Edwin Drake continuò ostinatamente le sue ricerche e le sue trivellazioni e quando dal sottosuolo cominciò a sgorgare la nera materia liquida non gli fu difficile capire che essa, con un semplice trattamento, poteva bruciare a lungo prestandosi così ad essere impiegata non solamente per l'illuminazione, ma anche per il riscaldamento con una minima spesa. Gli anni che seguirono videro in America l'intrecciarsi della corsa all'oro, quello vero, segnata da episodi spesso tragici all'insegna della legge del

più forte, e di quella all'«oro nero», non meno drammatica e sanguinosa. Ma se la prima appartiene ormai alla leggenda, la seconda a tutt'oggi non è ancora conclusa ed ha anzi assunto proporzioni sempre più vaste, fino a coinvolgere direttamente intere nazioni.

Le varie fasi della storia del petrolio si snodano lungo un cammino seminato di lotte implacabili condotte senza esclusioni di colpi, di morti misteriose, di tragiche guerre militari originate da meno appariscenti lotte per il possesso del petrolio. Ne sono un esempio alcuni dei conflitti che nei primi decenni del secolo lacerarono il Sudamerica, quello messicano, quelli fra Paraguay e Bolivia e fra Panama e Costa Rica, ecc. Fra tutti, il più crudele e spaventoso fu certo quello che, dal 1915 al 1922, vide contrapposti greci e turchi, e che causò lo sterminio di tre milioni di armeni e la fine della loro indipendenza nazionale. Ma al di là del confine fra la Turchia e l'Irak si trovavano i ricchi giacimenti di petrolio di Mossul e dietro la guerra greco-turca c'erano in realtà gli interessi delle due allora più potenti compagnie petrolifere che miravano ad assicurarsi il dominio: l'inglese «Royal Dutch Shell» di Henry Deterding e l'americana «Standard Oil» (Esso) di John D. Rockefeller, alle spalle la prima dei greci, la seconda dei turchi. Significativo è il fatto, in proposito, che la pace che nel 1922 pose fine a quella guerra venne detta «del petrolio», poiché essa segnò anche

Capacità di raffinaggio nel 1972



Le quantità di petrolio che i vari paesi del mondo sono in grado di raffinare. La tabella è della BP

— in apparenza se non di fatto — la pace tra i petrolieri, preoccupati soprattutto delle pesanti conseguenze che simili conflitti, da loro stessi provocati, comportavano sul piano economico mondiale. Venne così siglato a Scheweningen, quello stesso anno, un accordo che spartiva praticamente i giacimenti petroliferi di Mossul tra l'«Anglo-Iraniano», appartenente all'Inghilterra, e l'americana «Standard Oil».

Ripartizioni

Le clausole dell'accordo impegnavano i contendenti americani e inglesi a ripartire «d'accordo nel comune interesse» qualsiasi concessione petrolifera ottenuta nell'area dei Paesi medio-orientali.

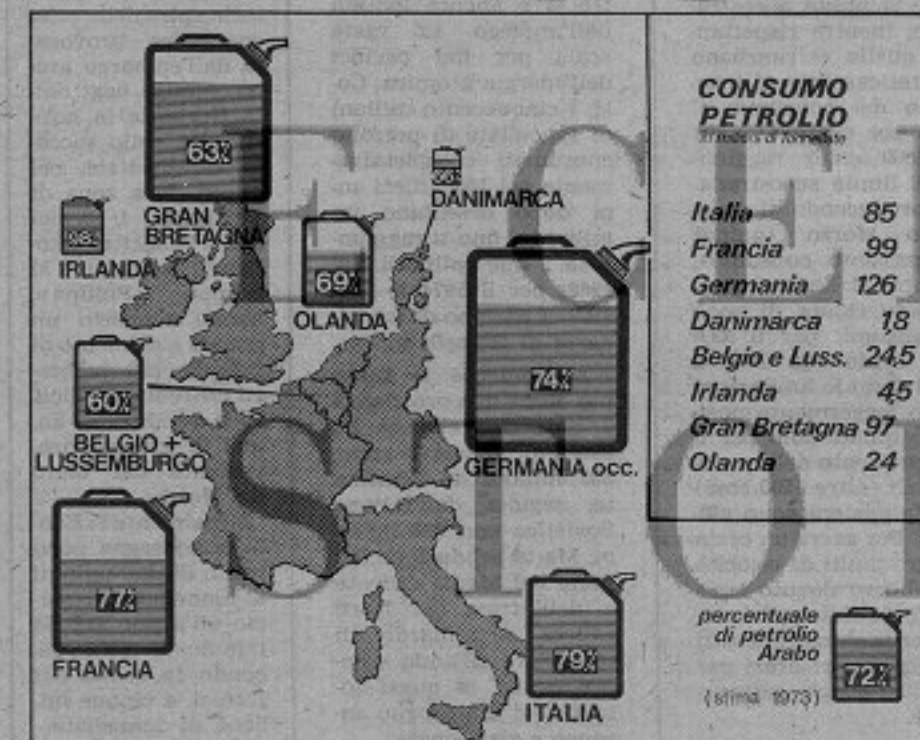
Tramontata l'epopea degli imperi individuali dei vari Rockefeller, Deterding, Gulbenkian, la scena mondiale cominciò ad essere dominata, nel campo del petrolio, dall'alleanza delle «sette

sorelle» e cioè delle maggiori compagnie petrolifere, cinque delle quali americane (le tre «Standard» di New York, New Jersey e California, la «Texaco» e la «Gulf») e due inglesi (la «Royal Dutch Shell» e la «British Petroleum»). A base di tale alleanza continuarono a valere le clausole dell'accordo di Scheweningen — decaduto praticamente dal 1947 in poi — in particolare quella che stabiliva il principio del «comune interesse», che, nella lotta per il predominio petrolifero, doveva prevalere ogni qualvolta tale lotta finisse con il comportare il pericolo di una crisi internazionale.

In realtà tale principio non fece che favorire ingenti guadagni da parte delle «sette sorelle», che si impegnavano a non commerciare il petrolio (in particolare quello arabo) a prezzi al di sotto dei costi «remunerativi» — e cioè con un

Continua alla pagina seguente

Rifornimenti per l'Europa



via alle grandi scoperte del secolo XV.

L'idea di un mezzo che si muovesse da solo (auto-motile) aveva appassionato fin dall'antichità ricercatori e fisici.

Dopo il 1500 col risvegliarsi degli interessi scientifici e dei metodi basati sull'esperienza, gli studi

ebbero nuovo sviluppo. Ciò che non era riuscito al grande Leonardo da Vinci e all'olandese Stevin, — che nel 1599 con un veicolo a due alberi montato su ruote aveva cercato di sfruttare la forza del vento — riuscì con le macchine a polvere da sparo, che lavoravano già

con cilindri e con pistoni. La vera rivoluzione nel mondo dei trasporti si ebbe però con lo sfruttamento del vapore come forza motrice. Il francese Papin inventò nel 1687 la famosa «pentola», chiusa ermeticamente, dove si aumentava la temperatura di ebollizione dell'acqua gra-

zie alla maggiore pressione del vapore. In base a queste esperienze si costruì nel 1770 un carro da guerra che raggiungeva i 4 chilometri all'ora, ma era troppo pesante e pericoloso per essere adottato. Fu lo scozzese James Watt a costruire una macchina a vapore veramente utilizza-

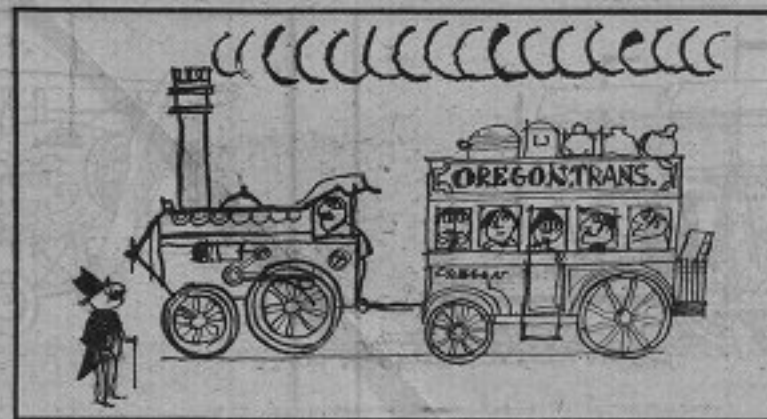
bile, dando così origine all'epoca delle carrozze a vapore e degli sbuffanti omnibus a carbone che seminavano lo sgomento nei pacifici paesi dell'Inghilterra.

Durante il secolo XIX si estese la rete stradale e sorse quella ferroviaria. Il vapore si affermò sem-

pre più. La serie delle diligenze a vapore cominciò nel 1821, dapprima con balette simili a quelle attuali e con un dispositivo per il cambio di velocità.

Nel 1825 entrò in esercizio la ferrovia delle miniere di Darlington, costruita da Giorgio Ste-

Continua alla pagina seguente



DOSSIER PETROLIO

L'olio di pietra diventato oro nero

Segue dalla pagina precedente

utile — d'estrazione del petrolio americano, superiori di ben trenta volte al costo di estrazione di quello del Medio Oriente. Le cose, a tutt'oggi, non sono cambiate di molto: sulle diciassettomila lire circa a cui le compagnie rivendono una tonnellata di petrolio arabo, l'incidenza del costo di estrazione si aggira sulle trecento lire. L'alleanza tra le grandi compagnie inglesi e americane non placò certo le lotte per il possesso dell'oro nero, non disgiunte il più delle volte da ben più vasti interessi nazionali. Gli anni tra la prima e la seconda guerra mon-

diale aggiungono nuovi, significativi capitoli alla storia del petrolio: Inghilterra e Francia approfittano delle loro colonie per favorirvi lo sviluppo e il consolidamento delle rispettive compagnie di bandiera, mentre l'America, dal canto suo, appare quasi sempre al fianco dei Paesi coloniali più ricchi di petrolio, pronta ad appoggiarne le rivendicazioni d'indipendenza e ad assicurarsi così — una volta che questa viene ottenuta — una posizione di privilegio nelle future trattative con il nuovo Stato autonomo per lo sfruttamento dei preziosi giacimenti. Entra in scena anche

il petrolio russo, con il quale trova conveniente allearsi quello americano: il risultato più sostanzioso di tale collaborazione — durata fin quasi all'inizio della seconda guerra mondiale — è la fine del predominio petrolifero inglese in India. La battaglia viene più aspra: in Persia, l'Inghilterra non esita a far intervenire la marina da guerra per difendere l'esclusiva a suo tempo concessa per lo sfruttamento del petrolio locale, mentre l'uccisione accidentale del viceconsole americano Robert Imbrie, unica vittima di un tumulto popolare a Teheran, interrompe in modo definitivo le trattative per

ottenere alcune importanti concessioni petrolifere che il diplomatico era quasi giunto a concludere. Altre concessioni che gli Stati Uniti stanno trattando con l'allora sovrano dell'Irak, Feisal, vanno a monte in circostanze altrettanto drammatiche: il monarca, che è salito al potere con l'appoggio finanziario della «Royal Dutch Shell», scompare improvvisamente in Svizzera stroncato — secondo la versione ufficiale — da infarto, prima di firmare il contratto definitivo.

Dopo una breve parentesi in concomitanza con la seconda guerra mondiale, si riaccende più acuta la rivalità tra le compagnie inglesi e americane, che devono anche difendersi dalle

crescenti fortune di quelle sovietiche. L'ultimo dopoguerra vede così allungarsi l'elenco delle sommosse, dei colpi di Stato, dei personaggi chiave scomparsi tragicamente e di cui è fatta, anche, la storia del petrolio. In Italia, negli anni 50 Enrico Mattei intraprende una audace politica petrolifera: in Medio Oriente, tra l'altro, giunge a trattare per primo concessioni sulla base più equa del «50-50» (per cui gli utili vengono divisi a metà fra il Paese possessore del petrolio e la compagnia che lo estrae e lo rivende); comincia anche a prendere contatti per acquistare petrolio dall'Unione Sovietica. La sua attività non dura a lungo: nel 1962 Mattei perde la vita in un incidente aereo le cui circostanze sono tuttora avvolte nel mistero.

Nel frattempo cresce vertiginosamente nel mondo il fabbisogno di petrolio, divenuto ben presto la principale fonte energetica; sempre meno conveniente, d'altra parte, appare l'estrazione del carbone, mentre si è ancora lontani dall'impiego su vasta scala per fini pacifici dell'energia atomica. Così, i cinquecento milioni di tonnellate di petrolio consumati complessivamente nel 1950, dieci anni dopo diventano un miliardo, fino a raggiungere i due miliardi nel 1968; per il 1974 le previsioni parlano di tre miliardi di tonnellate.

Attualmente il Paese più ricco di «oro nero» è l'America che ne ha estratto, lo scorso anno, 532 milioni di tonnellate, seguita dall'Unione Sovietica con 394 milioni. Ma la produzione dei Paesi del Medio Oriente e dell'Africa del Nord supera il miliardo di tonnellate all'anno e copre ormai la quasi totalità del fabbisogno europeo e giapponese.

Petrolio dalle immondizie

Secondo l'Istituto di ricerche «Battelle», che ha sede a Ginevra, il trattamento delle immondizie per pirolisi (decomposizione chimica ottenuta per riscaldamento) ha un avvenire importante sul piano mondiale e potrebbe essere utilizzato a breve scadenza per la produzione di petrolio. Questo sistema, già utilizzato in Europa, negli Stati Uniti e in Giappone, è da due anni allo studio nei laboratori del «Battelle» a Ginevra.

I ricercatori dell'Istituto sono giunti alla conclusione che da una massa di centomila tonnellate di immondizie è possibile estrarre con il sistema della pirolisi circa 30 milioni di litri di benzina.

Giacimenti in Norvegia

Mentre l'energia occidentale si dibatte nelle spire della crisi energetica provocata dall'embargo arabo, giunge oggi dalla Norvegia la notizia che, sullo zoccolo continentale, nei pressi della zona di Torfaeltet, i tecnici del «Progetto Ekofisk», associati al gruppo «Philips», hanno scoperto un grande giacimento di petrolio che in breve potrebbe triplicare la produzione annua di greggio proveniente dal Mare del Nord.

Attualmente l'Ekofisk consegna poco meno di due milioni di tonnellate di greggio all'anno. Nel '74 tale flusso salirà, secondo la stima dei tecnici, a cinque milioni di tonnellate.

Dai giornali

Petrolio dalle sabbie

La scoperta di un nuovo metodo — definito rivoluzionario — per estrarre petrolio a basso prezzo dagli scisti è stata annunciata oggi dalla società americana Occidental Petroleum. Come ha spiegate in una dichiarazione al Times il presidente della società, Armand Hammer, un progetto-pilota attuato nel Colorado produce attualmente 25-30 barili al giorno (un barile equivale a 159 litri) al costo di un dollaro il barile. E' un costo più basso di quanto si possa prevedere oggi per il prezzo estraibile teoricamente nei prossimi anni da sotto il Mare del Nord.

E' noto che le riserve di petrolio presenti negli scisti e nelle sabbie bituminose sono molto più ricche di quelle nel sottosuolo che si tro-

vano allo stato liquido. Ma l'estrazione costa di più, fino a 4,50 dollari il barile. Il nuovo metodo elimina la necessità di «trattare» il minerale rimuovendolo dalla sua sede e rende possibile estrarlo riscaldando sul posto la roccia e facendo defluire l'idrocarburo.

In questo modo il prezzo potrà essere ridotto in misura enorme. Le riserve accertate di petrolio racchiuse negli scisti sarebbero di almeno duemila miliardi di barili soltanto negli Stati Uniti, molto più delle riserve arabe in giacimenti allo stato liquido.

Ma i limiti di velocità fanno davvero risparmiare?

Il settimanale elvetico *Revue Automobile* ha elencato i risparmi di carburante che

possono essere ottenuti nel traffico attuale: del 2 per cento non superando i 100 chilometri orari in autostrada; del 2 per cento non superando gli 80 chilometri orari sulle strade extraurbane; del 3 per cento accelerando dolcemente e innestando una marcia superiore; dell'1 per cento rinunciando a dare colpetti all'acceleratore con la vettura ferma (per esempio al semaforo) e facendo un uso molto breve dello starter; del 2 per cento con una taratura ottimale del carburatore e dell'accensione.

La rivista conclude sostenendo che la più importante economia di benzina si realizza riducendo volontariamente le distanze da percorrere in automobile, cioè in pratica consiglia di fare weekend più vicini a casa.

Alcuni esperti ritengono che i limiti di velocità (120 chilometri orari sulle autostrade e 100 chilometri orari sulle altre strade extraurbane) recentemente in-

trodotti nel nostro Paese siano pressoché inefficaci al fine di un risparmio di carburante, perché troppo elevati. Si rileva infatti che il 37,5 per cento delle vetture circolanti in Italia (fino a 800 cmc) non è in grado di raggiungere il limite autostradale, mentre rispettando quello extraurbano è praticamente al massimo del consumo; il 21,5 per cento (da 801 a 1000 cmc) raggiunge il limite autostradale producendo il massimo sforzo (quindi il massimo consumo), mentre il limite extraurbano riduce di poco i consumi; per il 33,6 per cento (da 1001 a 1500 cmc) le limitazioni sono leggermente positive; quindi solo per il 7,4 per cento delle automobili (oltre 1500 cmc) le limitazioni sono efficaci. Per avere un certo peso i limiti di velocità avrebbero dovuto essere di 100 chilometri orari per le autostrade e di 80 chilometri orari per le altre strade extraurbane.

Come l'uomo imparò a spostarsi

Segue dalla pagina precedente

phenon e presto adibita anche al trasporto di persone.

Mentre scienziati e tecnici perfezionavano il moto-

re a vapore, si profilò all'orizzonte un suo concorrente temibile, il motore a combustione interna, brevettato nel 1854 da Barsanti e Matteucci.

Nel 1807 la trazione a

vapore era stata applicata ai natanti, e il vapore a ruota di Robert Fulton compiva il viaggio lungo il fiume Hudson alla velocità di 7 chilometri all'ora. Tutte le navi a vela

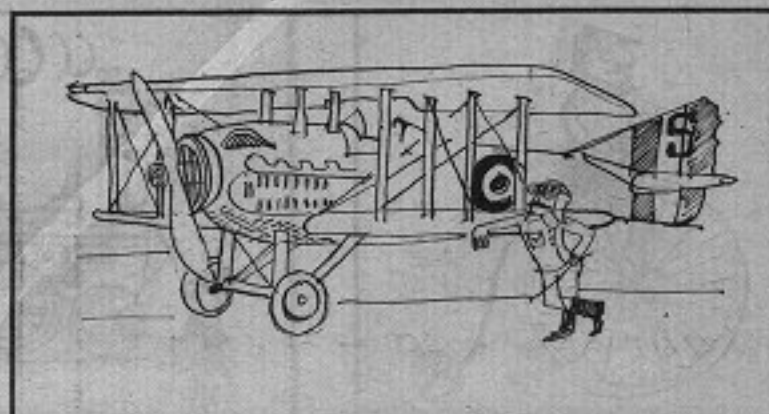
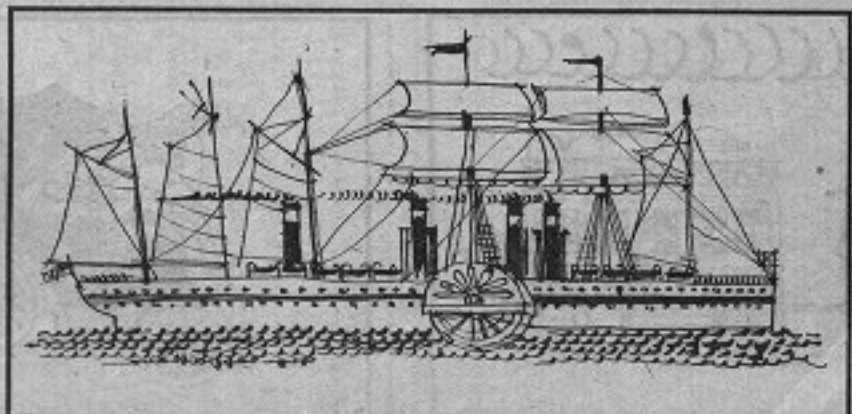
furono munite di ruote, che venivano azionate quando cadeva la forza del vento. Un secolo dopo la nave a vapore con scafo interamente di ferro, aveva soppiantato la vela, rimasta un mezzo da diporto.

Un altro veicolo che dominò nell'Ottocento i mez-

zi di trazione terrestre fu la bicicletta. Il suo inventore, il conte de Sivrac, si era presentato nel 1791 al pubblico con il suo «celerifero», rigido e scomodo trespolo a due ruote, spinto dal moto alterno dei piedi sul terreno. Ma nel 1898, sempre in Francia, le biciclette si costru-

vano in serie, si chiamavano velocipedi e avevano ruote anteriori di misure sproporzionate: era difficile rimanere in equilibrio.

Dieci anni prima il veterinario Dunlop, vedendo gli scossoni della bicicletta montata dal figlio dodicenne, aveva avuto, e realizzato, l'idea di muni-



DOSSIER PETROLIO

L'elettricità verso nuove fonti

Anche l'energia elettrica è in crisi. La richiesta di elettricità è salita in questi ultimi tempi poiché gli utenti sono ricorsi all'utilizzazione degli impianti elettrici di riscaldamento per far fronte alla carenza di gasolio.

Ma quanta elettricità si consuma in Italia? Nel 1972 su un totale di energia prodotta dall'Enel di 100 miliardi e mezzo di chilowattora, 63,7 miliardi sono stati generati dalle centrali termoelettriche (che funzionano a olio combustibile), solo 30,6 da quelle idroelettriche (cioè a cascata d'acqua), 3,6 dalle tre centrali nucleari in funzione (reattori atomici), 2,6 miliardi da quelle geotermiche che sfruttano la forza di fenomeni naturali come i soffioni boraciferi di Larderello.

Produzione

Del 100 miliardi e mezzo di kWh prodotti dall'Enel, 6 miliardi sono stati destinati ai servizi

ausiliari della produzione e ai pompaggi. La quota netta destinata al consumo rimane così pari a 94 miliardi e mezzo di kWh, mentre la richiesta era superiore: 99,4 miliardi. È stato perciò necessario importare e ricevere da altri produttori 4,9 miliardi di kWh. Dell'energia prodotta, 2,7 miliardi di kWh sono stati esportati, 8,9 sono andati in perdite, 1,1 miliardo è stato destinato ai consumi dell'Enel e a erogazioni a titoli vari. I rimanenti 86,7 miliardi costituiscono l'energia fatturata alle utenze italiane.

Il campo di impiego di maggior rilievo è quello industriale (57,8 miliardi di kWh), subito seguito (16,3 miliardi di kWh) dal settore delle applicazioni domestiche e promiscue e dal settore dell'illuminazione privata (7 miliardi) e pubblica (1 miliardo e mezzo), 4,1 miliardi sono stati destinati ai rivenditori nazionali. Nell'intero

Le grandi vie del petrolio



ciclo dell'energia elettrica le perdite risultano concentrate prevalentemente nella fase di pro-

duzione - distribuzione; nella fase di utilizzazione invece vi è un grado di efficienza abbastanza alto.

Ora è entrata in crisi la scelta dei prodotti del petrolio come principale fonte d'energia elettrica. Occorrerà impegnarsi a fondo per utilizzare altre risorse (idriche, geotermiche, eccetera) e per sviluppare il settore nucleare, soprattutto l'impiego di reattori veloci autofertilizzanti che possono mettere a disposizione una fornitura di energia praticamente illimitata.

Ma questa trasformazione non è realizzabile subito. Occorreranno anni per costruire gli impianti e farli funzionare. Nel frattempo, come ha detto il presidente dell'Enel prof.

Angelini in un convegno internazionale, «vi sono possibilità di ridurre le perdite e gli sprechi di energia elettrica, sia nel settore industriale, sia in quello domestico, con risultati apprezzabili in termini assoluti anche se, probabilmente, di non grande incidenza sul totale dei consumi».

Sprechi

Nel suo intervento al convegno, che ha preceduto le limitazioni decise dal governo, il prof. Angelini ha tuttavia auspicato «un programma di informazione e di educazione degli utenti, che consenta una riduzione degli sprechi e stimoli un uso dell'energia elettrica su livelli di ancora più alta efficienza». Il che appare tuttora valido.

Celle solari al silicone

L'utilizzazione dell'energia solare per la produzione di elettricità è stata recentemente oggetto, a Londra, di una conferenza del presidente della Solar Power Corp., prof. E. Berman. La Solar Power Corp. costruisce celle solari al silicone (su progetto). Sono quelle usate sui veicoli spaziali. Il prof. Berman ha citato anche l'esempio delle boe luminose per la navigazione, le quali, prima dell'impiego delle celle solari, richiedevano una ricarica periodica. Altro esempio sono i segnali ferroviari in zone impervie o desertiche.

Le celle solari al silicone hanno la dimensione di un orologio da taschino e lo spessore di un foglio di carta. Possono essere usati in serie o in parallelo come le batterie a pila. Sono fabbricate in moduli con cinque celle in serie, che producono energia elettrica a 2,2 volt. Le celle solari funzionano senza bisogno di manutenzione, perché non hanno parti in movimento. Il loro rendimento è proporzionale alla quantità di luce che ricevono, e non è necessario che siano esposte direttamente ai raggi solari.

Che cos'è l'energia geotermica

Come noto la temperatura della crosta terrestre cresce a mano a mano che ci si avvicina al centro della Terra. Fino a oggi lo sfruttamento dei vapori bollenti in Islanda (geyser) e dei soffioni e sorgenti d'acqua calda in Italia e Nuova Zelanda non ha avuto grande sviluppo; il più grande impianto di questo genere, a Larderello presso Pisa (200 mila chilowatt), esige un numero di pozzi e una rete di trasporti così costosi da non essere redditizi. Il mezzo più potente e

più conveniente per lo sfruttamento dell'energia geotermica è l'esplosione sotterranea di cariche termonucleari. Il livello geotermico, cioè la profondità cui si deve arrivare perché la temperatura aumenti di un grado, è in media 33 metri. Questo valore diventa triplo nelle regioni vulcaniche (Giappone, Montagne Rocciose) dove a 4 mila metri di profondità le rocce hanno una temperatura di 400 gradi. La combinazione di energia termonucleare e di questa

energia geotermica si ha per mezzo di esplosioni successive in linea orizzontale. Il governo americano ha destinato 685 milioni di dollari per lo sviluppo di questi impianti nelle Montagne Rocciose. L'energia ottenuta dovrebbe sostituire quella importata dall'estero. I tecnici Usa prevedono di arrivare ai 132 mila MW nel 1985 e ai 395 mila MW nel duemila. Tale cifra supererà largamente l'attuale produzione statunitense di energia elettrica.

(Espresso)

re le ruote di pneumatici di gomma.

La bicicletta ha oggi quasi distendendosi motorizzati la motoretta e il motoscooter.

Con il quadriciclo di Daimler (1889), munito di motore a scoppio e con i perfezionamenti introdotti da Benz, l'automobile co-

minciò a imporsi all'inzio del secolo. Da quel momento il motore a scoppio prevalse su quello a vapore e su quello elettrico, e fu adottato su quasi tutti i veicoli.

Da alcuni anni i tecnici stanno studiando nuove soluzioni, fra cui il motore elettrico che, eliminan-

do il carburante tradizionale, dovrebbe darci città più pulite e risolvere in parte la crisi nata dalla riduzione del petrolio.

E veniamo al volo: i fratelli Montgolfier costruirono i primi aerostati ad aria calda nel 1783, ma già nel 1852 Giffard aveva fabbricato la sua

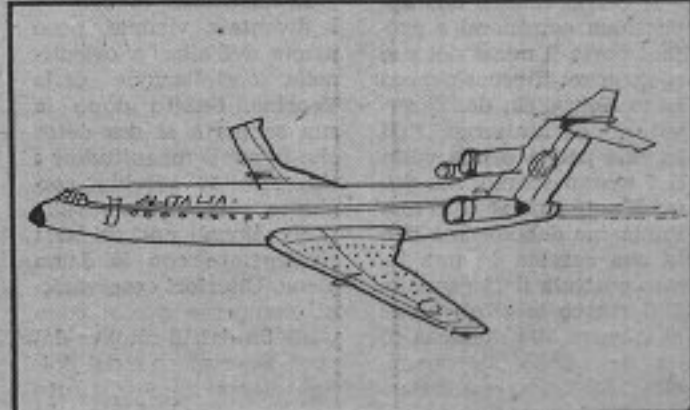
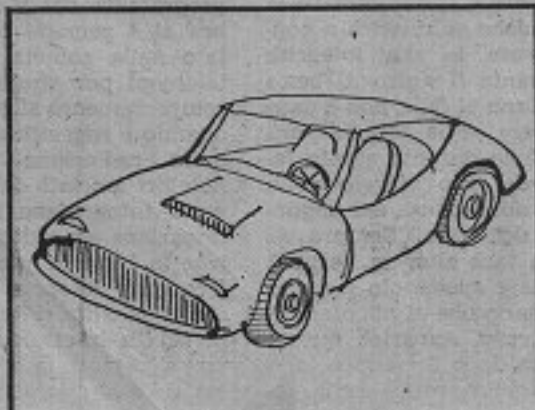
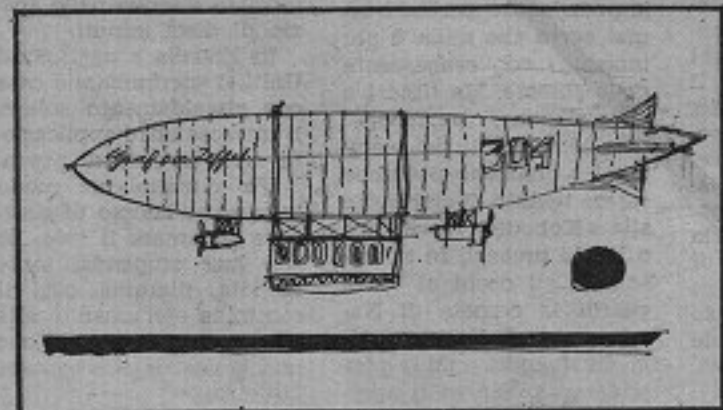
aeronave dotata di motore a vapore e sollevata da un pallone pieno di gas. La vera e propria navigazione aerea ha origine con la costruzione del primo Zeppelin, dirigibile rigido, che fa la sua apparizione nel 1900; tuttavia queste macchine più leggere dell'aria cedono presto il po-

sto ad altre più pesanti, più veloci e sicure, che superano la forza di gravità grazie alla velocità fornita loro dai motori a scoppio o a reazione.

Oggi i mari sono solcati da navi che sfruttano la forza dei motori a vapore o diesel, e non sono rari i sommergibili e i na-

tanti a propulsione atomica.

I voli spaziali hanno inizio nel 1961 e già nel 1969 gli americani, realizzando la missione Apollo 11, si posano sulla Luna. Potenti razzi vettori portano oltre l'atmosfera terrestre sonde spaziali, che si dirigono verso gli altri pianeti.



A Sant'Ilario, sulle colline di Genova

Una centrale di specchi per sfruttare l'energia solare

L'energia più antica e meno costosa è certamente il calore del sole. Ma le sue caratteristiche sono particolari: è disponibile soltanto di giorno; più utilizzabile nelle zone soleggiate ed asciutte; molto meno in quelle nuvolose o nebbiose; quasi inesistente nei lunghi inverni artici. Tuttavia rappresenta per l'uomo una riserva gigantesca, di cui non si riesce neppure a valutare la entità. Gli studi da tempo ormai in corso per sfruttarla offrono prospettive incoraggianti. Insieme con l'energia atomica, che presenta però gravi problemi di inquinamento e di sicurezza, quella solare dovrebbe porre una valida al-

ternativa al petrolio. L'attuale crisi energetica spinge ad affrettare le ricerche.

Abbiamo visitato la stazione di S. Ilario, ideata e costruita dal professor Giovanni Francia, docente di analisi matematica all'università di Genova. S. Ilario è una ridente località, vicina al mare, presso Nervi. Il prof. Francia è uno scienziato cordiale che ci ha accolti con simpatia e ci ha descritto il suo lavoro da pioniere, svelandoci un settore della scienza affascinante e misterioso come pochi altri. Al giornalista di "illustratofiat" il docente di analisi matematica ha raccontato la storia della propria at-

tività, tesa a sfruttare il sole per il progresso umano.

S. Ilario è per lui una seconda tappa. Dieci anni orsono il prof. Francia costruì una centrale solare a Marsiglia, spendendo 30 milioni di vecchi franchi datigli dal governo francese. Questo impianto può essere considerato il fratello maggiore della stazione italiana. Anche la centrale di S. Ilario è nata con denaro pubblico. I fondi occorrenti furono stanziati dal Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr). Sorsero nel 1965; nel 1969, in seguito ad ampliamenti e miglioramenti, assunse la sua forma definitiva.

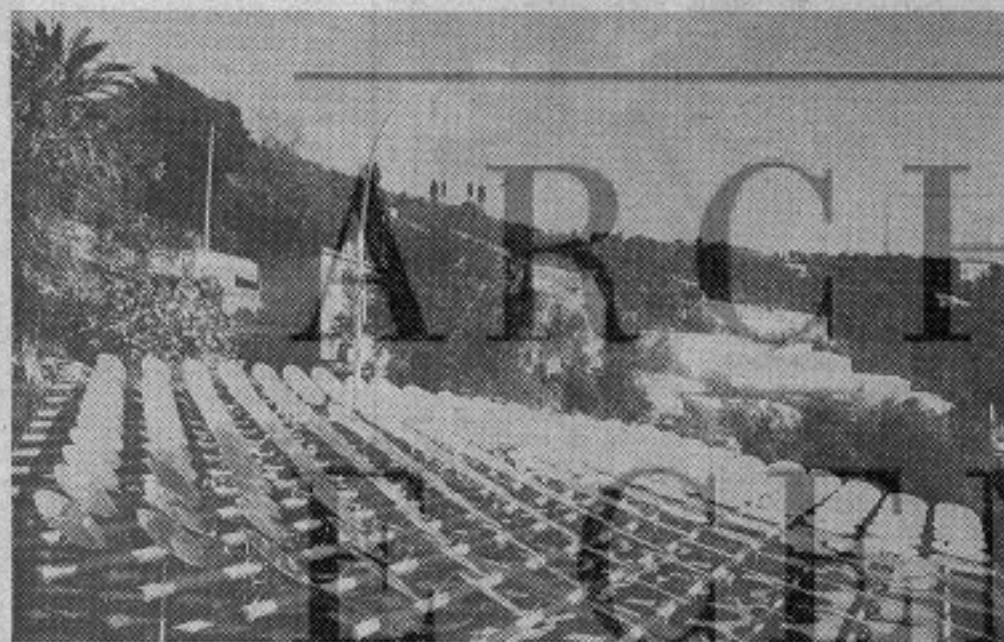
L'impianto di S. Ilario si compone soprattutto di un insieme di 271 specchi piani che si spostano automaticamente per mezzo di un sistema ad orologeria, ideato dal professor Francia, in modo da seguire tutti i movimenti del sole e rifletterne i raggi sulla superficie di una caldaia piena d'acqua. Attraverso alcune semplici operazioni l'acqua viene trasformata in vapore a circa 150 atmosfere, ad una temperatura massima che si aggira sui 700 gradi centigradi, pari ad una energia di 60 chilowattora.

Particolarmente importante dal punto di vista scientifico è l'invenzione, fatta dall'ideatore della Centrale, delle cellule antiriflettenti, conosciute in tutto il mondo come cellule «Francia», che hanno la struttura di un nido d'ape e sono costruite in vetro o in plexiglass, un materiale particolarmente resistente al calore. I raggi del sole riflessi dagli specchi riscaldano la superficie della caldaia, il cui calore «rilanciato» picchia contro le pareti delle cellule che si scaldano ed emettono a loro volta del calore. In questo modo si riescono ad ottenere e a conservare altissime temperature fino a pochi anni fa assolutamente impensabili.

Attualmente l'energia solare viene sfruttata per fini pratici in Israele, dove



Qui sopra: il professor Giovanni Francia accanto all'ugello dal quale esce un getto di vapore. Nella foto in basso: una veduta della centrale solare di Sant'Ilario



tutti i kibbutz sono dotati di un piccolo impianto per assorbire ed immagazzinare calore. Anche in Giappone migliaia di abitazioni vengono riscaldate con i pannelli solari ideati dall'israeliano Tabor.

Il prof. Francia precisa che in Italia non si hanno ancora casi di applicazione pratica dell'energia solare, soprattutto per l'alto costo dell'impianto (il prezzo di un pannello solare è di circa 80.000 lire). E' necessario però considerare — spiega lo scienziato — che una volta costruita la stazione solare, la spesa diventa praticamente nulla in quanto non

occorre più la materia prima.

Non bisogna inoltre trascurare il fatto che, mentre tutte le energie oggi impiegate in vari usi sono molto inquinanti, quella solare è assolutamente «pulita», e non causa neppure il cosiddetto «inquinamento da calore», capace persino di modificare le condizioni climatiche di certe località.

L'energia del sole sarebbe in grado di soddisfare il fabbisogno di tutto il mondo; in Italia, per esempio, ricoprendo lo 0,05 per cento del territorio nazionale di specchi si potrebbe produrre tutto il quantitativo di forza energetica occorrente al nostro Paese.

Non si può parlare, come da qualche parte è stato fatto, della possibilità di costruire una automobile solare, però è possibile trasformare l'energia solare in idrogeno che può facilmente sostituire gli attuali combustibili. Nel campo delle applicazioni per generare basse temperature, gli apparecchi più semplici sono le cucine solari, già realizzate in diversi paesi. Una superficie concava del diametro di poco più di un metro, corrisponde ad una superficie di 0,78 metri quadrati. Esposta al sole può generare una potenza di circa 0,75 chilowatt che, detratte le perdite per riflessione ed assorbimento riesce a concentrare i raggi solari sulla superficie di un recipiente di cottura: una quantità di calore equivalente a quello di un fornello elettrico a piastra della potenza di 0,5 chilowatt, sufficiente a portare all'ebollizione poco più di un litro d'acqua nello spazio di dieci minuti.

In Francia e negli Stati Uniti si sperimentano case con riscaldamento solare. Numerose altre applicazioni sono in fase di prova.

C'è dunque un modo nuovo per l'uomo di guardare ed amare il sole. La sua luce stupenda, fonte di vita, illumina oggi il cammino dell'umanità alla ricerca di una strada che non la costringa a tornare indietro.

Un satellite che studia la cometa

Natale ci ha portato una cometa come quella che duemila anni or sono recò il suo messaggio di pace agli uomini di buona volontà. Essa sta ora girando intorno al Sole. Fra pochi giorni comincerà ad allontanarsi dall'astro per tornare verso la profondità dello spazio. Taluni astronomi sostengono che in questa fase del viaggio offrirà uno spettacolo mai visto nel cielo nella nostra epoca. Altri, invece, non escludono che la vicinanza del Sole perturbi o disgreghi il corpo celeste in maniera tale da renderne sempre più difficile l'osservazione. La controversia deriva semplicemente dal fatto che, nonostante i grandi progressi compiuti dall'astronomia, molti misteri sull'origine e sul comportamento delle comete restano ancora da svelare.

Il corpo celeste che appassiona astronomi e profani porta il nome del suo scopritore: il cecoslovacco Luboš Kohoutek, dell'osservatorio di Amburgo. Egli lo vide per la prima volta il 7 marzo scorso, ma più tardi poté rintracciare una immagine debolissima della sua cometa in una lastra scattata il 28 gennaio. Il 7 marzo la «Kohoutek» si trovava alla distanza di cinque «unità astronomiche» dal Sole (una distan-

za pari a cinque volte quella che separa la Terra dal Sole, qualcosa come 750 milioni di chilometri). Da allora ha continuato a puntare verso l'astro a velocità crescente, seguendo una traiettoria che gli astronomi di tutto il mondo non hanno tardato a determinare.

Come abbiamo detto vi sono ancora molte incertezze sull'origine e il comportamento delle comete. Secondo le teorie più moderne esse sono costituite da un nucleo polverulento detto «palla di neve sporca» e da una coda gassosa che si allunga a mano a mano che la cometa si avvicina al Sole. Provenivano — non si sa ancora per quale causa — dall'estrema periferia del nostro sistema planetario e si muovono su orbite ellittiche o paraboliche.

In dicembre la cometa è diventata visibile, poco prima dell'alba, a oriente, nella costellazione della Vergine. Subito dopo la sua scoperta si era detto che la sua «magnitudine» (luminosità) avrebbe raggiunto verso Natale valori eccezionali, così da farla rivaleggiare con la Luna piena. Ulteriori osservazioni, comprese quelle compiute fin dal 18 ottobre dal prof. Fracastoro e dal dottor Zappalà dell'Istituto

astronomico di Pino Torinese, non avevano però confermato la prevista eccezionale luminosità.

Nel momento in cui «illustratofiat» va in macchina, «Kohoutek» raggiunge il perielio, la distanza minima dal Sole, passando a circa 20 milioni di chilometri da esso. In termini astronomici, quasi lo sfiora. Non è perciò da escludere che nucleo e coda vengano disgregati dalle radiazioni e dai venti solari che li investono con sempre maggiore intensità. Può addirittura accadere che le forze gravitazionali e gli intensi campi magnetici dell'astro provochino la separazione della cometa in due corpi distinti, come avvenne nel 1846 per quella, famosissima, di Biela, che alla data prevista per la sua riapparizione, nel 1852, risultò disintegrata.

Anche se riuscirà a conservare la sua integrità durante il «giro di boa» intorno al Sole, non è dato sapere se la cometa sarà visibile durante questa fase del suo viaggio nello spazio, a causa del bagliore dell'astro. Sempre se non sarà alterata, tornerà a dare spettacolo a mano a mano che si allontanerà da esso. Apparirà questa volta dopo il crepuscolo, a occidente, prima nella co-

stellazione dell'Aquila, poi in quella dell'Acquario e infine nel Pesci, per scomparire ai primi di febbraio. Secondo alcuni astronomi il suo nucleo potrà anche risplendere come una stella di prima grandezza, se non di più; mentre per la coda è prevista una lunghezza massima di 30 gradi (all'incirca la distanza che separa le ultime due stelle del «carro» dell'Orsa Maggiore dalla Stella Polare).

Quali che siano le condizioni di visibilità della cometa, il suo passaggio assume per l'astronomia un'importanza grandissima. Si tratta, infatti, del primo corpo celeste del genere che l'uomo osserva dallo spazio, oltre che con strumenti a terra, con tutti i vantaggi offerti dall'assenza di atmosfera. La terza missione «Skylab» in programma dal 9 novembre al 4 gennaio ha puntato sulla cometa i suoi telescopi per studiarne il comportamento al perielio, quando è soggetta alla potente radiazione solare. Satelliti lanciati dalla NASA la fotografano in continuazione per studiarne la luce in tutta la gamma di frequenze. Si spera inoltre che il satellite «Pioneer 8» in orbita intorno al Sole possa captare per la prima volta le microonde che

potrebbero essere emesse dalle comete. Queste osservazioni, comprese quelle compiute da terra, permetteranno infine di stabilire se la «Kohoutek» è periodica, destinata cioè a riapparire perché percorre un'orbita chiusa, oppure se appartiene alla categoria delle comete a orbita aperta, che si perdono nello spazio e non compaiono più.

Ancora non molto tempo fa le comete erano accompagnate da un alone di paura. La loro apparizione veniva associata a epidemie, catastrofi, guerre. La scienza ha dimostrato che si tratta di corpi celesti rari ma non eccezionali. Basti pensare che fra grandi e piccole gli astronomi ne scoprono in media una decina all'anno. Anche l'eventualità che si scontrino con la Terra non deve più impressionare, perché è ormai certo che nulla è più innocuo ed evanescente delle comete. Ma timori e superstizioni, purtroppo, non sono del tutto scomparsi e qualcuno potrebbe essere tentato di attribuire alla «Kohoutek» sventure o foschi presagi. In tal caso alzi gli occhi al cielo, guardi la cometa di Natale e ricordi l'altra: quella che duemila anni fa portò il suo annuncio di pace.

SUD "Mio marito finalmente in fabbrica,,

Interviste ai familiari di operai degli stabilimenti Fiat del Mezzogiorno: che cosa sta cambiando nella loro vita - Parlano uomini e donne di Termini Imerese, Cassino, Sulmona, Termoli e Lecce

Anna Ingrao, moglie di un muratore di Termini Imerese presso Palermo, cinque figli, di cui uno occupato alla Fiat, ma ora in servizio militare. Dice: «Hanno fatto una piccola fabbrica e credono di avere risolto tutto». A Cassino la moglie di un operaio Fiat, Ida Carnevale, osserva: «Tempo quattro-cinque anni Cassino diventerà come Torino, come Milano».

Vincenzo Barnaba di Trabia, a una decina di chilometri da Termini, faceva il barbiere. C'erano dei clienti che lo pagavano una volta all'anno con un pugno di grano. Ora è operaio alla Fiat. Sua moglie Rosa (23 anni, un figlio di 4) è contenta: «Vincenzo alla Fiat si trova bene, perché fa otto ore e poi è libero». Ma qualche volta sente la nostalgia del vecchio mestiere «allora prende le forbici e taglia i capelli a tutti, compresa mia madre».

«Illustratofiat» ha mandato due redattrici, due donne giovani, nell'Italia centrale e meridionale per raccogliere giudizi e impressioni su chi vive e lavora nelle zone di Cassino, Sulmona, Termoli, Termini Imerese e Lecce da poco industrializzate. Ne è nato un quadro inconsueto sulla situazione e la mentalità della gente in alcune plaghe del Sud, dove uno dei fatti importanti, a volte determinanti, resta l'apertura dei nuovi stabilimenti Fiat.

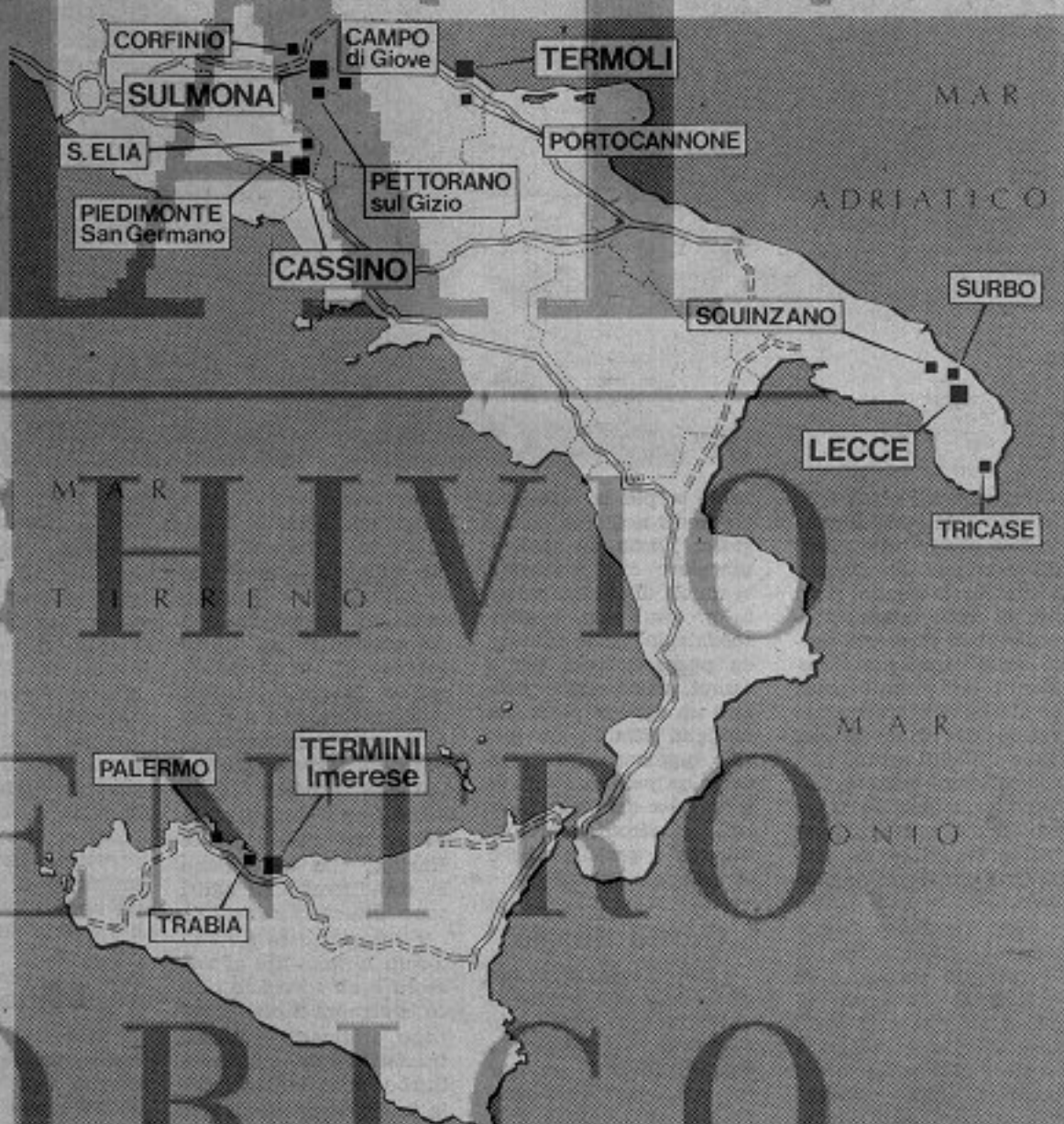
Nel Mezzogiorno la gente vuole le fabbriche, e più fabbriche, perché ha braccia da impegnare e aspira a un salario fisso. I «libretti» della mutua e della pensione sono un'ancora di sicurezza per il futuro, fino a ieri incerto e buio. Ma lo sviluppo industriale porta al Sud i problemi che assillano la famiglia del Nord: difficoltà di trovare casa vicino al posto di lavoro, affitti alti, aumento dei prezzi. Prospetta modelli nuovi di vita, talvolta in contrasto con antichi costumi ancora radicati nelle popolazioni e a cui la

gente guarda con sospetto. Le fabbriche garantiscono la paga e rappresentano una tranquillità per i bilanci familiari.

Ma l'uomo in fabbrica è chiuso per ore dietro cancelli che si aprono soltanto, e per pochi momenti, allo scadere dei turni; l'uomo che lavora in fabbrica non può più vivere in piazza, tra i compaesani, come faceva un tempo o essere a contatto con la gente al bar o nella bottega del barbiere. L'industria ha un suo ritmo, regolato sui programmi produttivi, che esige una particolare, a volte dura disciplina. Per chi era abituato a vivere alla giornata, secondo un piano di lavoro che improvvisava di volta in volta per risolvere i problemi più gravi della vita di ogni giorno, il posto in fabbrica può rappresentare una certa tranquillità.

Le redattrici di «Illustratofiat» non hanno raccolto voci di rimpianto. Non è tutto necessariamente bello ciò che viene dalla fabbrica o cresce attorno a essa. Ma nessuno vorrebbe tornare indietro. Anzi la richiesta è di andare avanti. In questo indirizzo le voci delle donne del Sud si uniscono al coro delle forze sociali del nostro paese, che indicano nell'industrializzazione la strada per strappare finalmente il Mezzogiorno alle secolari condizioni di miseria, sottosviluppo, ingiustizia.

Si vuole innanzitutto che lo sforzo delle aziende sia accompagnato da quello dei pubblici poteri per la costruzione dei servizi sociali. La prima richiesta è la casa. I canoni d'affitto sono estremamente sensibili a ogni accenno di progresso economico. Basta poco per farli lievitare e l'onere grava sui bilanci degli operai con un peso troppo forte che urge alleggerire. Anche nel campo dei trasporti è necessario un decisivo passo avanti. Le distanze tra le abitazioni e la fabbrica sono in alcune località di 50-60 chilometri, perché le assunzioni, secondo il piano



concordato con le autorità, hanno seguito il criterio di dare lavoro dove maggiore era il bisogno. Per raggiungere lo stabilimento i lavoratori si sono organizzati con la loro macchina: la usano a turno, a gruppi, per risparmiare mezzo e benzina. Il problema dei trasporti pubblici esiste come rete e costo e gli attuali aumenti di carburante e le restrizioni nell'uso dei veicoli privati potrebbero farlo esplodere.

«Per le donne da noi non c'è futuro», ha detto un operaio tornato in Sicilia con la fabbrica della Fiat, dopo dieci anni di attività alla Mirafiori, accennando alla disoccupazione femminile, altro aspetto della questione meridionale.

Questo giudizio ci sembra che traduca in parole semplici ciò che in termini più difficili, nel gergo degli economisti, dei sociologi e dei politici è defi-

nito come l'esigenza che attorno alle grandi aziende sorgano nel Sud piccole e medie imprese, fioriscano attività sussidiarie che aumentino i posti di lavoro, dando spazio anche all'impiego femminile, ed eliminino l'inquietante sperequazione tra chi ha un salario in fabbrica e chi continua a guadagnare un «pugno di grano», mentre il costo della vita sale ai livelli delle zone industrializzate.



“Adesso è meno stanco e più tranquillo,,



Da un anno circa è in funzione uno stabilimento Fiat per la produzione di macchine movimento terra. Vi lavorano poco più di mille operai, provenienti in massima parte dalle campagne circostanti, da piccoli paesi costieri o dell'interno, nel raggio di 50 chilometri dallo stabilimento. L'agricoltura è tuttora l'attività principale della zona: molti operai erano prima contadini e coltivavano la terra a giornata.

« Mio marito — dice la signora Antonia Elia di Tricase, un paesino a 30 chilometri da Lecce — aveva un furgone; si alzava all'alba, e andava a vendere la verdura al mercato. Mia cognata, mia suocera ed io, lavoravamo in campagna e continuavamo anche adesso che Vincenzo è stato preso alla Fiat. Noi donne, sempre lavorare dobbiamo » e sorride rassegnata. Vivono in tre stanze nella casa di proprietà della suocera. Hanno cinque figli, tre femmine e due maschi. Fernanda, 5

anni, la più piccola, sta giocando nell'orto con il gatto; Rocco, 14 anni, il maggiore che frequenta la scuola di addestramento professionale, è all'ospedale, lo hanno operato da poco. Correva per i campi scalzo e si è piantato un ago nel piede. La famiglia Elia ha un piccolo appezzamento dietro casa: un paio di ettari di terra dove coltivano insalata, peperoni, carciofi, tabacco e qualche albero di arance e limoni.

Grosso disagio

« Da quando mio marito è alla Fiat a fare le macchine, e sono solo due mesi — prosegue la signora Antonia —, per me non è cambiato niente. Per lui forse, che è meno stanco e più tranquillo perché sa che alla fine del mese i soldi ci saranno. Ferie? Non so che cosa siano. D'estate raccogliamo il tabacco, altro che vacanze! ».

Vincenzo Elia ha cambiato il suo vecchio furgone con una 128 familiare con la quale, come

fanno anche altri colleghi muniti di auto, si sostituisce in pratica al servizio pubblico — inesistente nella zona — trasportando gli operai che non dispongono di un mezzo proprio. E' un grosso disagio: poiché, talvolta, qualcuno rimane a piedi e non può raggiungere il posto di lavoro. Qualche famiglia vorrebbe andare ad abitare vicino alla fabbrica, ma nelle piccole frazioni che circondano lo stabilimento gli affitti sono diventati carissimi.

« Noi paghiamo per l'alloggio 39 mila lire al mese ed è un sacrificio » dice la signora Stefania Sanapo, originaria di Roma, trasferitasi da un anno a Surbo, poco lontano dalla fabbrica, perché il marito ha trovato un posto alla Fiat. Il marito è nato a Porto Cesano, dove abita ancora la madre che ha un negozio di alimentari. A 18 anni si è trasferito a Roma, lavorava come meccanico in una officina, e ha incontrato Stefania, occupata in una sartoria. Poi tre

anni a Norimberga e infine il matrimonio.

« Siamo tornati a Natale del 1972 a trovare i suoi parenti e abbiamo fatto la domanda alla Fiat quasi per scherzo. Ci è andata bene. Adesso stiamo cercando di risparmiare per poterci comprare la macchina, ma la vita è cara — la signora Stefania scuote la testa — a Roma riuscivo a fare la spesa a prezzi più bassi. Hanno un figlio di tre anni e mezzo, Michele, e vorremmo farlo studiare.

Affitto caro

Anche la signora Caterina Antonelli, 24 anni, cinque figli, l'ultimo di soli tre mesi, trova che trenta mila lire di affitto mensili siano decisamente troppe per la famiglia di un operaio, specialmente se numerosa. Suo marito è elettricista. Prima di entrare alla Fiat lavorava per conto suo a Bari, loro città d'origine. « Io non ho mai lavorato fuori casa — dice Caterina Antonelli —. Adesso proprio non potrei ma una volta, prima che nascessero i bambini, mi sarebbe piaciuto. Mio padre, che come ferroviere viaggiava sui treni e conosceva bene la vita, non me l'ha mai permesso ». La signora Caterina racconta e intanto cuoce il pranzo che il marito porterà in fabbrica. « A Giuseppe non piace mangiare alla mensa. Gli preparo io una fettina di carne, un po' di verdura e un flaschetto di vino: quello non deve mancare mai ».

Pochi operai mangiano alla mensa dello stabilimento. La gente di qui ha ancora il gusto della propria cucina, non sopporta surgelati né besciamelle. Per andare incontro alle loro abitudini, è stato aggiunto ai menu tradizionali — normale, dietetico, ridotto — un

quarto menu con un piatto di pastasciutta molto abbondante, formaggio e frutta. Rispetto agli altri costa quasi la metà (287 lire). I primi tempi, nell'intervallo del pranzo, gli operai non entravano nemmeno alla mensa: sedevano fuori, sui marciapiedi dello stabilimento, e si godevano il sole.

« Quando Giuseppe è stato preso alla Fiat — prosegue la signora Antonelli — sono stata contenta perché ho capito che ci eravamo sistemati una volta per sempre. Prima, quando lavoravo da sola, a volte guadagnavo di più, ma a volte non lo pagavano. Poi adesso c'è la mutua e c'è anche un orario. Così mio marito è più a casa, ci vediamo più spesso, qualche volta porta i bambini a scuola, mi sembra più sereno. Speriamo di riuscire un giorno a farci una casetta nostra ».

« Ho sempre desiderato una casa ma non abbiamo mai avuto la possibilità nemmeno di affittare un alloggio decente » è la signora Marisa Tamburrano che parla. Abita a Lecce, al primo piano di un vecchio stabile, in due stanze senza finestre, e un cucinino. « Devo tenere aperta la porta che dà sulle scale per avere un po' di luce e d'aria ». Ma di aria ne viene troppa e così i bambini hanno preso la bronchite. Sono due: una bimba di pochi mesi che la signora Marisa sta allattando, e un ragazzino vivacissimo di quasi tre anni. « Fortuna che adesso abbiamo la mutua e le medicine non le paghiamo ». Salvatore Tamburrano lavora alla verniciatura. Prima svolge-

va con il fratello la stessa attività in proprio, ma gli affari erano scarsi, il guadagno spesso incerto.

« Un mese fa lo hanno chiamato. Un colpo di fortuna, pensi, non era neanche raccomandato. Gli amici sono rimasti con un palmo di naso. Io sono contenta, non so che cosa fa di preciso ma mi hanno detto che la Fiat è una buona ditta, una ditta solida e io sto tranquilla. Prima di tutto penseremo alla casa. Vorrei andarmene subito di qui, se potessi. Soldi per il momento non ne abbiamo ma con lo stipendio sicuro, e qualche cambiale... prima neanche quelle potevamo fare. Per mio figlio poi ho grandi speranze. Forse chiedo troppo ma vorrei diventasse qualcuno, un ingegnere magari, e costruisse lui una fabbrica per la gente ». Marisa, prima di avere i figli, faceva la commessa, adesso non ha più il tempo. « Se solo avessi qualcuno che mi dà una mano andrei di nuovo a lavorare, qualche soldo in più aiuta, soprattutto per i bambini. Non capisco perché non facciano lavorare quelli di Lecce invece di prendere gente dei paesi ».

Posto sicuro

La signora Rita Spedicato, invece, i figli non li vuol far studiare. « Tanti sacrifici e poi succede che restano disoccupati, come il figlio del droghiere che è geometra da tre anni e ancora lo mantiene la famiglia. Studiare sarebbe bello se ci fosse la possibilità di fare qualche cosa. In questa situazione meglio un mestiere sicuro ».



Antonio Elia con le tre figlie. Abitano a Tricase un paesino a 30 chilometri da Lecce



Caterina Antonelli prepara il pranzo per il marito

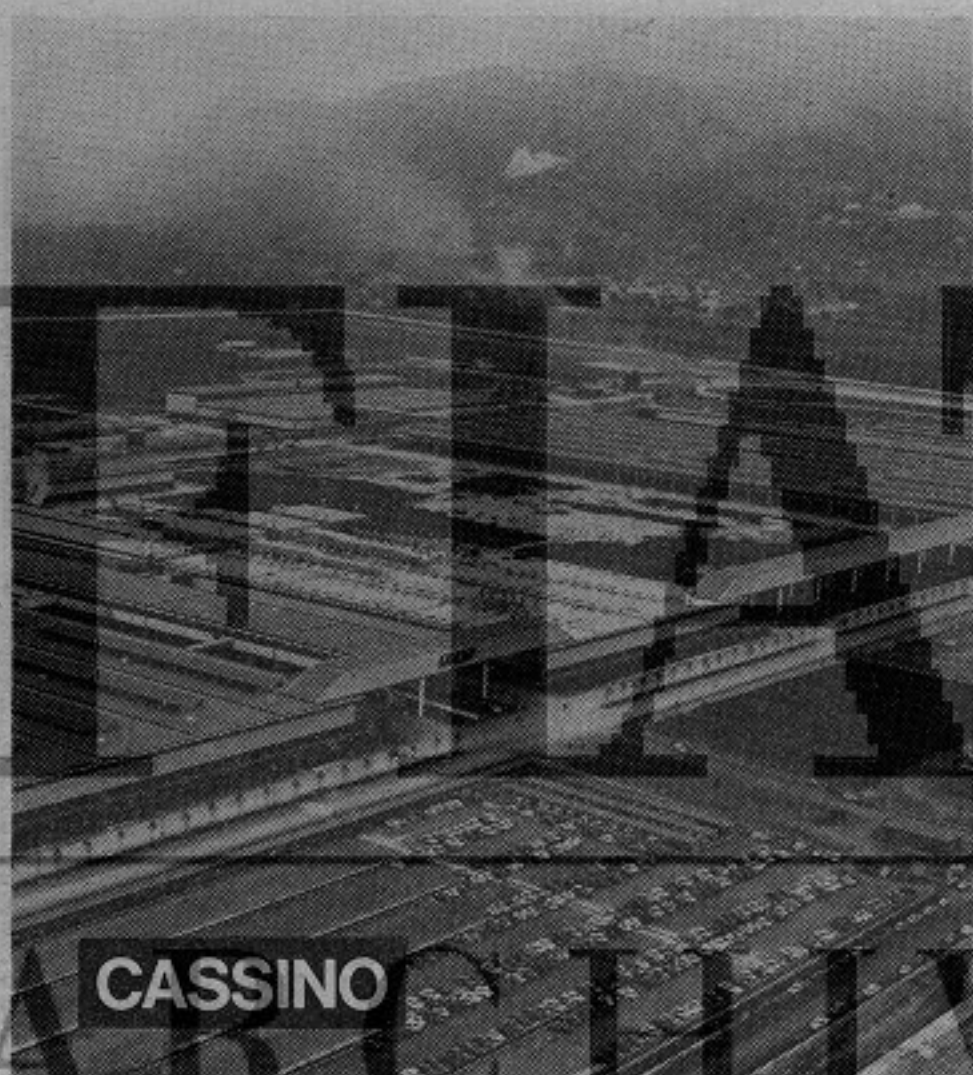
"All'estero ho visto di peggio,,

La famiglia Spedicato abita a Squinzano, otto chilometri dallo stabilimento; da poco ha affittato una piccola casetta (250 mila lire all'anno, anticipate, ma non c'è il bagno) con un minuscolo giardino pieno di alberi da frutta. Si è sposata a 14 anni e ha due figli. Suo marito, Antonio, lavora alla Fiat da un anno come autista fattorino. Prima faceva il muratore.

«Se pioveva non lavorava e non prendeva una lira — dice la signora Spedicato. Allora andava in piazza a cercare qualche cosa da fare, stava al caffè con gli amici a bere e aspettare. Io lavoravo in campagna a giornata, a raccogliere carciofi o olive, secondo la stagione. Una vita tremenda. Allora siamo emigrati a Milano con mio fratello e due cognati. Avevamo già un figlio. Gli uomini lavoravano in una industria che faceva vestiti e io dovevo occuparmi di tutti. Poi, quando ho saputo che aspettavo Stefano, l'ultimo nato, siamo ritornati al paese. Abbiamo passato mesi di angoscia. Antonio era disoccupato, in seguito ha trovato un posto come guardia notturna, 47 mila lire al mese senza gli assegni familiari. Di notte lavorava, di giorno teneva i bambini perché io potessi guadagnare qualche soldo in campagna; per un anno e mezzo ci siamo visti solo due ore al giorno ma non avevamo nemmeno la forza di parlare». Rita Spedicato fa una pausa, poi soggiunge: «Per me la Fiat rappresenta sicurezza per l'avvenire dei miei figli. Sacrifici ne facciamo ancora, ma almeno possiamo avere delle speranze. Da quando mio marito ha uno stipendio fisso, ha voluto che smettessi di lavorare, ma io non sono contenta, mi piacerebbe fare qualche cosa non tanto per i soldi, anche se farebbero comodo, ma per sentirmi utile alla famiglia, per me stessa».



Rita Spedicato, con i figli, abita a Squinzano a otto chilometri dallo stabilimento



Dai campi alla fabbrica

Il contadino che è entrato alla Fiat non ha abbandonato i propri campi. Abituato com'era a lavorare dall'alba al tramonto, oggi, dopo le otto ore in fabbrica, ritorna in campagna e conclude la sua giornata come agricoltore. Quasi tutte le famiglie che abbiamo intervistato a Cassino, Sulmona e Termoli arrotondano il salario con il lavoro della terra.

I vecchi vivono con i figli sposati e con i nipoti: sono loro che lavorano la campagna quando i più giovani stanno in fabbrica. Essi rappresentano il Sud agricolo, senza industrie, che vede nell'emigrazione il solo mezzo per migliorare la propria condizione. Alle volte si rendono conto di entrare in conflitto con i figli, proprio perché essi

non sanno abbandonare l'idea che la terra sia l'unica fonte di vita.

Siamo in casa di Di Cicco a Cassino. «Mio figlio — dice il padre — è stato in Francia, quello che lavora alla Fiat. Deve badare anche alla terra. Io come faccio con quest'attrosi che m'uccide? Chi la coltiva la campagna? E se la prende con me, dice che in Francia stava meglio, che faceva solo il lavoro in fabbrica».

«Ha ragione» interviene la moglie.

«A me piace la campagna» azzarda allora la nuora, calabrese, emigrata a Parigi all'età di sei anni.

«Ti piace la campagna?» ripete con voce appena sorpresa sua suocera.

«Mi basta lavorare un po' di meno».

«E per suo figlio cosa vorrebbe?».

«Quello che vuole lui,

risponde, ma il contadino no».

«Io dico — insiste il vecchio — con la fabbrica e la campagna potete vivere bene. Abbiamo il malaletto, il vitello, la gallina, abbiamo tutto».

«Gli altri quattro figli sono in America — continua la moglie inseguendo un suo pensiero — stanno bene, lavorano. Tra aprile e maggio me ne vado a fare una camminata».

«Ha detto così — spiega il vecchio — che tra aprile e maggio ci facciamo una passeggiata in America».

Tre attività

Anche Fulvio Ciaralli di Corfinio (un paese a sei chilometri da Sulmona) oltre al lavoro in fabbrica coltiva la campagna. L'abbiamo trovato solo in casa con i bambini. La moglie è occupata alla Siemens, quasi un'eccezione per questi paesi. Qui la donna difficilmente trova impiego e poi quando l'uomo lavora, sta in casa, come da sempre.

«Praticamente — continua Ciaralli — ho tre attività: la fabbrica, i bambini e, il sabato e la domenica, la campagna. Vendiamo l'uva e con quello che resta facciamo il vino anche per mio fratello che abita a Roma. Prima ero a Torino, sempre alla Fiat, ma lassù ero solo con mia moglie. Qui abbiamo i genitori, la terra, perciò siamo tornati. Corfinio non l'abbiamo mai potuta dimenticare».

Quando invece non ha la terra, il contadino operaio lavora quella degli altri. Un pasto lo rimedia sempre. Il pane fatto in casa, l'uovo, la pasta con il pomodoro fresco. E' anche uno dei motivi per i quali l'operaio meridionale preferisce portarsi

il pranzo da casa invece di andare alla mensa dell'azienda. Se non lavora in campagna, nelle ore libere, fa il piastrellista, il muratore o continua a fare il lavoro che faceva prima di entrare alla Fiat.

«La macchina serve per lavorare — ha detto un operaio che ci ha accompagnato in auto da Sulmona a Termoli —. Ho quattro figli, ma con la macchina è come se ne avessi cinque. Perciò devo aggiustarmi. Compriamo il grano, facciamo il pane in casa per tutta la famiglia, compresi papà e mamma. Lavoro sempre, anche la domenica, e qualche volta porto fuori i figli».

«Quando mio marito faceva il falegname — ha detto la moglie di Orazio Lanni di Cassino — praticamente era senza orario. Adesso con i turni ha mezza giornata libera e può fare qualche lavoretto. Io non posso aiutarlo perché ho i bambini piccoli».

«A proposito di bambini, cosa pensa che potrebbero fare da grandi?».

«La bambina una brava sarta, ci tengo. Il bambino, magari il medico, anche se dovremo fare dei sacrifici».

I figli del contadino operaio aspirano a entrare in fabbrica «perché non possiamo farli studiare» confessa la moglie di Egidio Mastrogioseppe di Sulmona, ma anche perché manca lo sforzo congiunto della famiglia che non riesce a immaginare i figli impiegati o insegnanti quando da generazioni, uomini e

donne, hanno conosciuto solamente la terra. Invece i figli del commerciante-operaio arrivano perlomeno al diploma. Poi ci sono le eccezioni.

Dato il carattere ristretto e il numero limitato delle nostre interviste, abbiamo sentito pareri contrastanti, sia per quanto riguarda il lavoro in fabbrica e le nuove prospettive del Sud che si va industrializzando, sia sui desideri e sulle aspirazioni dei singoli. Ma se vogliamo tentare una sintesi dobbiamo dire che abbiamo raccolto ovunque elementi che rivelano preoccupazioni economiche: carovita; il problema degli alloggi, pochi e con affitti alti da Cassino a Sulmona a Termoli.

Tutto uguale

«Quando sono arrivata a Torino trovavo che la vita era più cara — ha affermato la signora Mastrogioseppe, che ha vissuto otto anni nel Nord —. Poi quando siamo tornati mi sembrava che fosse più cara qui. Insomma è tutto uguale».

«La vita è cara, era meglio prima — lamenta Lina Spiridigliozzi di Cassino —. Il salario era inferiore; ma rendeva di più. Però la Fiat è una cosa molto più seria. Siamo stati sei mesi senza salario, perché mio marito prima ha dovuto fare la domanda, poi il corso, poi l'hanno mandato a chiamare. Con una famiglia da mantenere, se

Continua alla pagina seguente



Fulvio Ciaralli, quando è a casa deve badare ai figli

“Facciamo sacrifici, ma c'è la speranza,,

Segue dalla pagina precedente

non era perché alla Fiat il lavoro è sicuro, non si sarebbe potuto aspettare tanto».

«Non basta quello che prende mio marito, devo per forza lavorare anch'io», ha aggiunto la moglie di Tommaso Carnevale, operaio allo stabilimento di Cassino. La signora Carnevale fa la bidella nella scuola elementare che frequentano i suoi bambini, due gemelle e un maschietto.

«Perché i generi alimentari sono così cari?» abbiamo domandato a un esperto della stessa zona.

«Non dobbiamo dimenticare — ha risposto — che qui non esistono cooperative. I prodotti della terra sono venduti direttamente dai privati; la freschezza e la genuinità sono garantite, ma i prezzi salgono proprio perché c'è questa garanzia».

A proposito del costo degli affitti, la signora Anna Maria Mattioda, centralista di Mirafiori, attualmente in trasferta con il marito allo stabilimento di Cassino, ha spiegato: «La maggioranza qui non ha cambiato casa dopo la assunzione in Fiat, perché vive in famiglia con i genitori. Le case nuove sono state prese in affitto dai torinesi che si sono trasferiti a Cassino. Per avere la casa non s'è badato alle spese e questo ha portato su i prezzi. Dove sono



io per quattro camere senza riscaldamento chiedevano quarantamila lire, adesso ne vogliono sessanta. Così devo cambiare casa; pazienza pagare, ma che almeno ci sia il riscaldamento».

La situazione si presenta ancora più grave a Termoli, dove per mancanza di alloggi gli operai che vengono dai paesi più lontani devono adattarsi a trascorrere tutta la settimana lontani dalla famiglia. Per ovviare almeno in parte a questa situazione che minaccia di andare per le lunghe, l'azienda ha messo a disposizione dei più disagiati due case-albergo:

i «villaggi» Marino e Airino, diretti dal gesuita padre Piras. Abbiamo domandato il perché della sua presenza. Ci ha risposto Pietro Tirolese, un operaio che abbiamo incontrato mentre visitavamo le cucine di una delle case-albergo.

«Padre Piras qua è tutto. Noi lo teniamo come un santo e guardi a chi ce lo tocca. E' un amico: c'è gente che si trova in difficoltà, anche per la famiglia. Lui è sempre pronto a dare una mano, lui vuol vivere con noi, con gli operai». Pietro Tirolese ha moglie e quattro figli a Rocca, una località a 120 chilometri

da Termoli. «Sono stato all'estero — ha continuato — in Germania e ho visto di peggio. A Termoli è triste per gli alloggi, si faranno ma non si sa quando. Intanto stiamo qui. Paghiamo 15 mila 900 lire al mese con l'Iva. Abbiamo le cucine, come vedete; ci portiamo i viveri da casa, o li acquistiamo e cuciniamo cosa vogliamo. Il sabato e la domenica andiamo a trovare la famiglia e chi ha i campi dà una mano per lavorarli».

Nel Molise, terra povera e avara, da generazioni i giovani prendono le strade che portano all'estero. Ciononostante la famiglia è sempre molto unita.

«A Cassino sentono l'influenza di Roma e a Lecce quella di Napoli. Qui è tutt'altra cosa — dice padre Piras —. Qui il giovane rispetta la ragazza, insieme rispettano i genitori, ma non è mai accaduto che due si sposassero per imposizione dei parenti. Gli emigrati all'estero sono molto legati alla famiglia, ai figli; ci tengono. A una recente festa di matrimonio ne ho contati quattrocento, tra parenti e amici. Per le feste si ritrovano tutti, anche i più lontani. Adesso c'è la Fiat e molti sono tornati, per la famiglia».

A quindici chilometri da Termoli c'è un paese che conta cinquemila abitanti, Portocannone. Anticamente era una colonia albanese. L'albanese si parla tuttora. La giovane moglie di Basso De Santis (dipendente dello stabilimento di Termoli) che risiede a Portocannone da qualche anno, viene da Campobasso, dove era impiegata in una impresa di costruzioni.

«Mi trovo a disagio a casa dalla mattina alla sera — ha confessato — perciò intendo tornare a lavorare, ma qui non sarà facile impiegarsi. Poi aspetto il bambino; è una situazione difficile per la donna che lavora: asili nido non ce ne sono. Solo mia suocera può aiutarmi».

Per le donne il lavoro fuori casa è anche l'occasione per rompere con l'isolamento cui le costringe la condizione di

madri di famiglia. Così si è espressa la signora Maria Di Rosa, operaia di Termoli: «Al lavoro non sto né bene né male, sto abituandomi. Però mi sento più tranquilla, più leggera, mi piace stare a contatto con altri, prima invece mi sentivo estranea a tutto. Adesso si può vivere un pochino, non si mette niente da parte, ma si può vivere discretamente». La signora Di Rosa abita in una casa di recente costruzione nel centro di Termoli e ha due bambini, il maggiore frequenta la prima media, il più piccolo va alle elementari.

A Pettorano sul Gizio (a un quarto d'ora di strada da Sulmona), in via Ponte Cinque Denti numero cinque abbiamo incontrato una compagna di giochi dei figli della signora Pastorelli, pure impiegata fuori casa, alle poste; il marito è operaio nello stabilimento di Sulmona. La bimba ci ha introdotti in casa Pastorelli e ci ha presentati alla mamma dei suoi ami-

chietti: «Questi signori fanno delle domande ai lavoratori». Così abbiamo parlato anche con la signora Pastorelli del suo lavoro, del carovita, della condizione degli immigrati. «Anche noi abbiamo provato cosa vuol dire lavorare all'estero — ha detto —. Siamo tornati solo sei anni fa dall'Australia. Comunque non ho tempo per le malinconie, con i bimbi e il lavoro non riesco quasi più a pensare a me stessa».

Da Pettorano sul Gizio siamo saliti a Campo di Giove, diciotto chilometri di strada verso la montagna. Era tardi e faceva buio da un pezzo. La signora Maria Capaldo ci ha parlato del lavoro del marito sulla porta di casa, facendosi scudo con le braccia che ha tenute incrociate per tutto il tempo dell'intervista come per difendersi dalle nostre domande: quanti bambini ha? ha mai lavorato fuori casa? cosa fa suo marito? possiede elettrodomestici? come trascorrete il tempo libero?

«Prima mio marito aveva il macello assieme al padre — ha risposto —. Poi si è messo a lavorare alla Fiat. Non è molto, ma siamo in montagna, non è come in città, ci sono meno esigenze, le domeniche le passiamo in casa. Certo, abbiamo la televisione, la lavatrice».

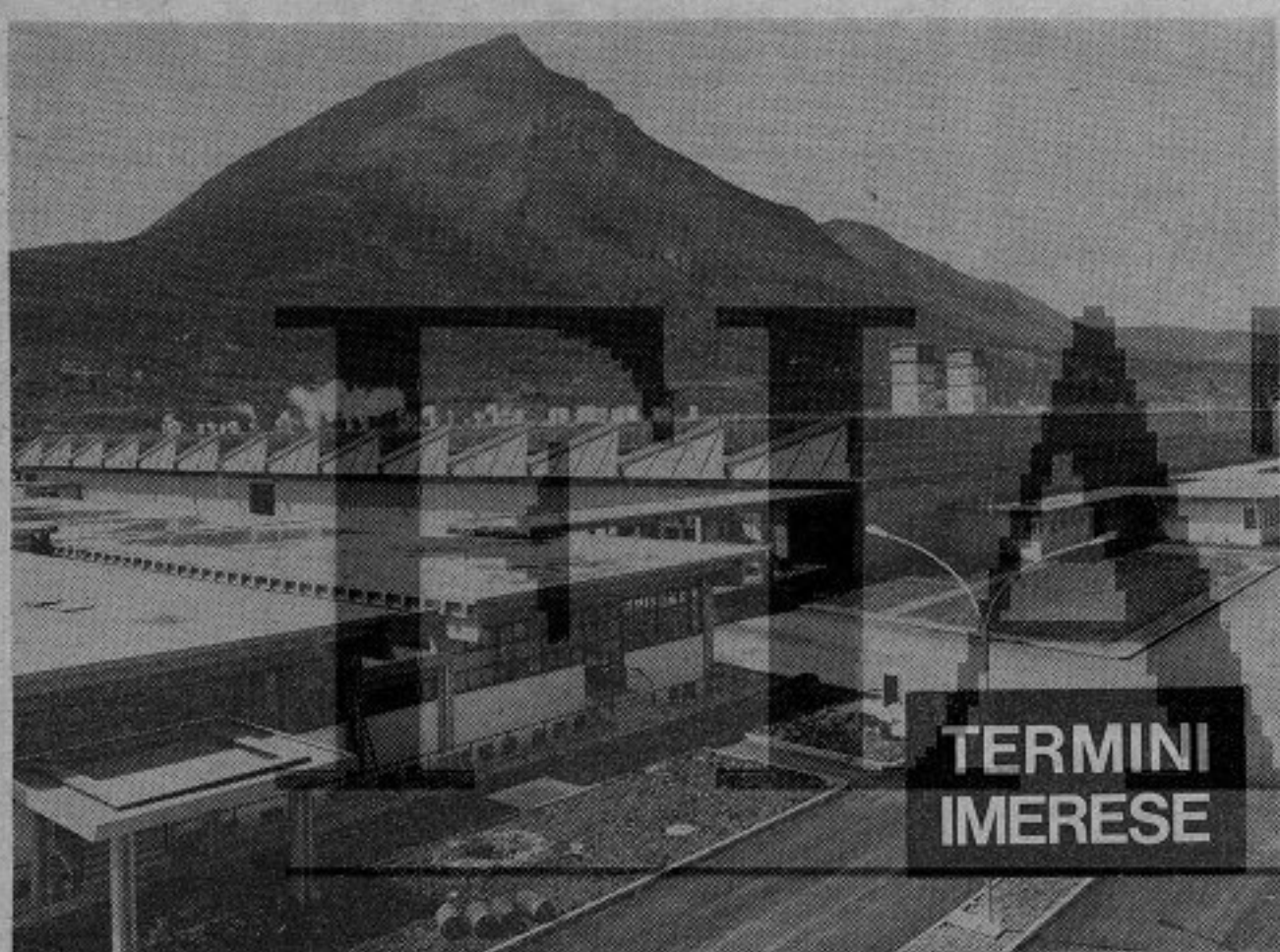
Questo è forse l'unico caso in cui ci hanno lasciati sulla soglia (ma era un'ora insolita per bussare alle porte, siamo i primi ad ammetterlo). Al Sud le famiglie dei dipendenti Fiat ci hanno accolte tutte con caldi sorrisi; i bambini con grande curiosità.

Il torinese che parla della diffidenza del meridionale verso «l'uomo che viene dal Nord», non è mai andato a bussare alla porta del suo vicino di casa.



La signora Pastorelli (a destra) è impiegata alle Poste

“Qui per le donne non c'è futuro,,



TERMINI
IMERESE

«Hanno fatto una piccola Fiat e credono di avere risolto tutto». La signora Anna Ingraio lo dice quasi con rabbia, mentre scodella gli spaghetti nei piatti e contemporaneamente dà una occhiata alla porta per vedere se il marito è in arrivo.

La zona di Termini Imerese è particolarmente depressa: al di fuori dell'agricoltura, che assorbe più del 60 per cento della popolazione, non restano molte alternative, e l'agricoltura spesso non basta. La percentuale di disoccupati è elevata; non esiste in pratica per le donne, ad eccezione del lavoro dei campi, la possibilità di trovare un posto.

Anna Ingraio ha cinque figli: il maggiore è stato assunto alla Fiat due anni fa e attualmente è in servizio di leva. «Prima lavorava in proprio come verniciatore e, tutto sommato, se la cavava ancora, ma ha preferito la fabbrica perché il contratto dei metalmeccanici è un buon contratto, ci sono le previdenze, ci sono gli scatti di anzianità, lo stipendio è sicuro. Peccato che debba stare al chiuso tutto il tempo: che tristezza non vedere il sole». Entra il marito, si siede a tavola, chiede in dialetto a bassa voce se vogliamo favorire, poi comincia a mangiare. «Ecco, lui fa il muratore — prosegue la signora Anna — magari lo prendessero alla Fiat, ma come si fa?» e mi guarda con aria interrogativa.

Lo stabilimento, che è in attività dal 1970, sorge a qualche chilometro di distanza dalla città, proprio sul mare da dove, via containers, giungono i pezzi necessari al montaggio delle vetture. Gli operai sono circa un migliaio e provengono per il 40 per cento da Ter-

mini e per l'altra parte dai paesi circostanti e da Palermo, da cui arriva anche la quasi totalità degli impiegati. In genere utilizzano la macchina come mezzo di trasporto per andare al lavoro dato che non sempre l'uscita dalla fabbrica coincide con l'orario dei servizi pubblici, che peraltro sono scarsi e servono solo Termini Imerese.

«Questa faccenda del trasporto è un guaio — dice Anna Ingraio — è la caccia al passaggio che non sempre si trova. Sono anni che discutono la cosa e ancora non se ne è fatto niente. Ma perché non ci pensa la Fiat, visto che si tratta dei suoi dipendenti?».

La nostra Terra

In via Stesicoro 11, a Termini, abita la famiglia di Antonio Agricola, operaio finitore di prima categoria. Antonio fa il secondo turno e perciò lo troviamo a casa: mentre la moglie parla tiene il figlio di cinque mesi in braccio e ci guarda con un'aria un po' chiusa che a noi sembra diffidente. «Noi eravamo a Torino — racconta la moglie — dove ci siamo conosciuti e sposati. La mia famiglia, originaria di Favignano nelle isole Egadi, si era trasferita quando ero piccola; anche Antonio è del mio paese ma lui a Torino è andato da solo, a 18 anni, e ha fatto un po' tutti i mestieri, fino a quando è entrato alla Mirafiori e ci è rimasto per più di dieci anni. Quando abbiamo saputo che facevano uno stabilimento in Sicilia, ci siamo dati da fare e abbiamo cercato di essere trasferiti. Volevamo tornare nella nostra terra, pensavamo di ritornare a casa, ma adesso che siamo qui — e la signora

guarda il marito quasi a chiederne l'assenso — ci sentiamo degli estranei, siamo quasi pentiti».

«E' vero — conferma Antonio Agricola — non abbiamo amici e nemmeno parenti. Petronilla prima lavorava, ora, a parte il bambino, anche se volesse non potrebbe far niente. Qui per le donne non c'è futuro». «E i prezzi, e l'affitto — incalza la moglie — pensi, 35 mila lire al mese, e i vicini che mi spiano dalla finestra quando esco e qualsiasi cosa faccio lo sanno tutti nel giro di minuti. In città era un'altra cosa. Ma non è detto. Sa, mio fratello ha una pescheria a Cambiano, vicino a Torino, ci chiede sempre di raggiungerlo. Chissà!».

«Noi non abbiamo mai pensato di emigrare — dice la signora Rosa Barnaba di Trabia, poche case che si inerpicano sulla collina a una decina di chilometri da Termini — Mio padre ha un buon posto alla Regione, a Palermo, e mio

dei genitori che vivono con lei, arredato con cura, al quinto piano di un condominio di nuova costruzione. Suo marito faceva il barbiere. Con il fratello aveva un salone ben avviato e una clientela numerosa che veniva anche dalle frazioni vicine. Poi il fratello s'è sposato e con una nuova famiglia da mantenere i soldi non bastavano. Vincenzo ha lasciato il negozio e da 3 anni fa l'operatore alla Fiat.

«Mio marito alla Fiat si trova bene — commenta la signora Rosa — perché fa otto ore e poi è libero. Prima invece non aveva orari. Io sono contenta: ho sentito da quelli che stavano a Torino che è un lavoro sicuro e poi con i libretti. Certo lo stipendio non è alto, ma una volta c'erano clienti che non pagavano nemmeno o che aspettavano l'epoca del raccolto per saldare con un pugno di grano i debiti di un anno di barba e capelli».

«Io, da grande, faccio le macchine come papà — si intramette con disinvoltura il piccolo Antonio — ho visto come fanno e mi piace».

Spiega la madre: «E' stato, mi sembra, a maggio di quest'anno. Hanno invitato tutte le famiglie a visitare la fabbrica perché ci rendessimo conto di persona dove e come lavorano i nostri uomini. E' stata una esperienza interessante, il bambino ne è rimasto colpito».

«Suo marito, quando

esce dalla fabbrica, va di tanto in tanto a dare una mano al fratello in negozio?» domandiamo.

«Neanche per sogno. Lavora otto ore ma ce n'è d'avanzo. Oddio, un po' di nostalgia ce l'ha, di tanto in tanto. Allora prende le forbici e taglia i capelli a tutti noi, mia madre compresa» e scoppi a ridere.

Diciotto figli

La signora Grazia Bondi abita al numero 110 di via Giuseppe Pitre, nella parte vecchia di Palermo. Suo marito, ex muratore invalido civile — una brutta caduta dal terzo piano in uno stabile in costruzione gli ha causato la semi-immobilità del braccio sinistro — lavora da un anno e mezzo alla Fiat di Termini Imerese, reparto lastroferratura. Una casa con cinque stanze, dipinta di verde, con un porticato sul retro e pochi metri di giardino: due alberi di mandarino, un albero di limone, una fontanella di pietra.

«Il porticato è importante perché il bucato si asciuga con qualsiasi tempo e i bambini possono giocare anche se piove». La signora Grazia, il volto fiero e malinconico delle donne siciliane, tiene una bimbetta per mano e ci parla come fossimo vecchi amici.

Continua alla pagina seguente



Rosa Barnaba, a sinistra, con il figlio e alcuni parenti



Grazia Bondi, a sinistra, con il marito Giuseppe e tre dei loro diciotto figli

"Della Fiat io non so niente,"



Un particolare della linea di montaggio dello stabilimento di Termini Imerese

Segue dalla pagina precedente

«Quando Giuseppe faceva il muratore — racconta — malavita era la nostra». Se ne andava al mattino e non sapevo mai se sarebbe tornato. Poi un giorno me l'hanno portato all'ospedale. Da quel giorno certi lavori non li ha più potuti fare, rimaneva sempre al pianterreno, si faceva aiutare dai ragazzi. Adesso è in fabbrica. Cosa so della Fiat? Non so pro-

prio niente. Non ne parliamo mai».

«S'accomodassero» invita il marito che si è affacciato alla porta, e ci fa entrare premuroso in un salotto non molto ampio, con i mobili nuovi.

Quarantatré anni lui, 43 lei, sposati dal 1948, hanno 18 figli, nove maschi e nove femmine. Chiediamo l'età di questa prole numerosa. Giuseppe Bondi ci guarda imbarazzatissimo: «Come faccio a ricordarmi tutto,

sono troppi. In fabbrica mi chiamano il campione» e estrae dal portafoglio un pezzo di carta dove annota diligentemente l'anno di nascita e i nomi.

«Il più grande è sposato e ci ha dato tre nipoti. Due figlie pure sono accasate. Una ha una bimba e un piccirillo in arrivo. La sera vengono tutti a trovare i genitori. Camminiamo secondo l'abitudine del padre mio, all'antica; rispetto ci vo-

le, e devozione per chi ti ha messo al mondo e ti ha cresciuto con la fatica e i sacrifici».

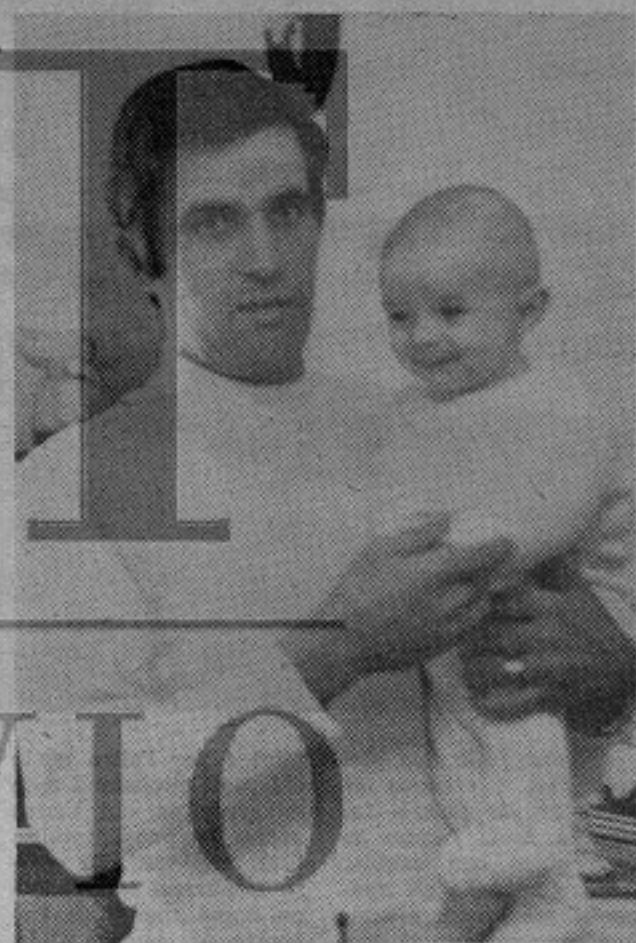
«E' l'organizzazione che conta — dice la signora Grazia —. Io mi alzo alle 7 e non prima. Enza, che ha 17 anni, mi dà una mano a preparare quelli che vanno a scuola o a fare qualche lavoretto qua e là. Restano i più piccoli perché l'asilo nido è troppo distante e non ci serve». Malgrado l'organizzazione la signora Bondi non ha nemmeno il tempo per fare la spesa, ci pensa il marito, una volta la settimana. Al supermercato lo conoscono bene e si affrettano a dargli una mano quando è ora di caricare le provviste. Per gli spostamenti, quando il tempo è bello e fanno una breve gita fuori città, usano un pulmino 850.

«Mio marito, invece, va in fabbrica con la 126. Lui sì che si alza presto. Quando fa il primo turno, sveglia alle quattro, e sono sessanta chilometri da fare, una faticaccia, ma che volete, qualcuno deve pur portare il pane a casa. La Fiat sarebbe un bel posto se non fosse che è distante e questo orario, lui ha il braccio che gli fa male, ha i dolori, ci vorrebbe che gli cambiasse turno».

«A Torino gli operai

sono più rispettati — aggiunge Giuseppe Bondi. — Gli fanno le case gratis, 42 mila lire d'affitto pago io al mese. Prima erano 26 mila ma chi si muoveva in quell'alloggio? Uno sull'altro stavamo».

«Però il posto è sicuro — prosegue conciliante la moglie —. Quello che vorrei per i miei figli, che fossero fissi, visto che le possibilità di farli studiare non le abbiamo; che lavorassero sempre».



Antonio Agricola ha in braccio il figlio di pochi mesi

**BOERIS A.
& FIGLIO
S. N. C.**

**SUSY-SUSANNA
TIGERcross**

FABBRICA
BICICLETTE

Ciclosport - Ariston
Astor
Belinda - Dayana
Ellen
ACCESSORI

10135 TORINO
Corso Unione Sovietica, 585
tel. 34 11 12

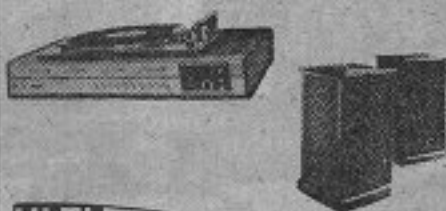
TRATTAMENTO
PARTICOLARE
AI DIPENDENTI FIAT

**volpe
luigi**
& C. (S.A.S.)

impianti
idraulici termici

Corso
Agnelli 109
Telefoni
361.816
364.409
TORINO

tv pollano
via nizza 33



HIE
GRUNDIG
PIONEER · SANYO
NATIONAL · PHILIPS
GARRARD · PERSER
LENCO · MILANI ecc.

trattamento speciale ai dipendenti Fiat

NUOVI MAGAZZINI

DE.RO.SA.

- Via MONGINEVRO 31 (Piazza Sabotino)
- Via M. COPPINO 105 (ang. V. Roccavione)
- Corso A. DE GASPERI 50 (largo Orbassano)

Augurano alla spettacolare Clientela Buone Feste e ricordano alcuni prezzi:

● Cravatte seta pura	L. 1.000
● Parure doppio stampo matrimoniali	L. 5.500
● Lenzuola 1 posto con bordo	L. 1.500
● Accappatoi bimbo mod. olimpionico	L. 2.000
● Copriletto matrimoniale	L. 4.500
● Tappeti bagno 3 pezzi moquette	L. 2.000
● Lenzuola matrimoniale	L. 2.700
● Coperta 1 piazza lana/m.	L. 2.000
● 4 paia collant	L. 1.000
● Terital dralon cm 300	L. 1.600
● Parure scendiletto 3 pezzi	L. 2.500
● Termocoperta matrimoniale	L. 15.000
● Parure 5 ricami	L. 6.500

INOLTRE TROVERETE UN VASTO ASSORTIMENTO DI COPERTE LANEROSSE - SERVIZI MCM CANGURO E MILLE ALTRI ARTICOLI A PREZZI FAVOLOSI

Da DE.RO.SA. conveniente è ogni cosa!

TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT

Le aziende che lavorano per la Fiat

SAIAG: prodotti in gomma

I suoi prodotti, con il marchio Rox, vengono montati su due milioni di auto italiane e su un milione di vetture europee

Fra le aziende italiane che producono particolari in gomma per l'automobile, la Saiag - Società per Azioni Industria Articoli Gomma - occupa un posto di rilievo: ogni anno i suoi prodotti - manicotti e tubi, guarnizioni per cristalli, porte e bauli, tappeti, profilati in genere - vengono montati su due milioni di vetture italiane e un milione di vetture europee.

L'attività di questa azienda è rivolta in massima parte (75 per cento) a soddisfare le esigenze del mercato automobilistico. La Fiat è il principale cliente; ma i suoi prodotti, contrassegnati dal marchio Rox, sono presenti in tutti i settori dove la gomma ha trovato da tempo largo impiego. Stampati di questo materiale vengono utilizzati nei campi più disparati, dall'industria aerospaziale agli impianti sportivi, dalle roulotte ai grattacieli; tappeti di gomma arredano le tolde, i sa-



lioni e le scale dei transatlantici, gli autobus, i treni, le sale prova delle fabbriche.

La Saiag ha lo stabilimento principale nella zona di Cirié, a circa 20 chilometri da Torino; qui hanno sede, in una vecchia villa gentilizia, la direzione e gli uffici amministrativi e commerciali. Un altro stabilimento si trova a Cascine Vica, vicino Rivoli. Da un anno, è allo studio il progetto di costruzione di un impianto nel Centro Sud - un miliardo

e mezzo di lire come primo investimento - che dovrebbe occupare inizialmente un centinaio di operai. La Saiag ha anche una società di vendita in Francia e agenti in tutti i più importanti paesi del mondo.

Le origini dell'azienda risalgono agli inizi della prima guerra mondiale, quando venne fondata l'Industria Articoli Cautchouc (Iac) su iniziativa di due industriali locali: i teloni gommati della Iac vennero impiegati per costruire i palloni per i dirigibili utilizzati durante il conflitto. In seguito, con l'assorbimento della Firga, anch'essa produttrice di articoli tecnici in gomma, la Saiag ha assunto l'attuale ragione sociale.

Anche la Saiag partecipa agli esperimenti Fiat sulla sicurezza, studiando paraurti speciali. La plastica a basse temperature perde le caratteristiche necessarie all'impiego. Ecco perché molti tecnici sono orientati verso paraurti di gomma. I procedimenti di lavorazione di questo materiale non hanno subito cambiamenti notevoli negli ultimi anni: oggi sono diversi i macchinari e gli ingredienti. Una volta si usava soltanto caucciù naturale, adesso si impiegano soprattutto composti sintetici derivati dal petrolio.

Tale fatto, unito alla necessità di quantità ingenti di nafta (l'azienda ne consuma 25 mila chilogrammi al giorno, perché i processi di vulcanizzazione richiedono alte temperature) pone oggi non pochi problemi per la sopravvenuta crisi del petrolio, anche se fino ad ora sono state soddisfatte tutte le forniture. Abbiamo visto alcune autoclavi del reparto dove si producono tappeti per auto, ferme per risparmiare combustibile. La gomma può esse-

re derivata anche dal carbone, ma attualmente non esistono impianti industriali ed inoltre è un procedimento per ora più costoso.

Per completare il quadro dobbiamo aggiungere che, nonostante l'alta tecnologia, la lavorazione della gomma lascia ancora spazio all'immaginazione del tecnico, all'accorgimento geniale, alla piccola invenzione sul campo che permette un netto miglioramento del prodotto. Proprio in questo modo alla Saiag è stato ideato un profilato particolare di cui l'azienda ha venduto licenze in tutto il mondo.

La società ha un migliaio di dipendenti, di cui 850 circa sono operai. Le lavorazioni avvengono su due turni, fatta eccezione di quelle a ciclo continuo (ad esempio i bagni di sale) che sono peraltro una minima parte. Le donne che lavorano alla Saiag sono molto numerose e rappresentano un terzo del

totale delle maestranze; si prevede che il loro numero aumenti nei prossimi anni perché è difficile trovare manodopera maschile nella zona.

Solo il 30 per cento degli operai è originario di Cirié e dintorni; quasi metà viene dalle regioni centrali e meridionali e un grosso nucleo (20 per cento circa) si è trasferito negli ultimi dodici anni dalla Toscana in Piemonte in seguito ad una crisi mineraria che ha lasciato senza lavoro molte famiglie.

Per recarsi in fabbrica i dipendenti hanno a disposizione mezzi di trasporto limitati. La linea ferroviaria Cirié-Lanzo non può essere utilizzata perché la stazione è a tre chilometri di distanza; anche la linea di pullman che serve lo stesso percorso è di scarsa utilità perché gli orari non coincidono. Esiste, gestito da una società privata, un autobus che collega Cirié con lo stabilimento di cui usufruisce

il 18 per cento dei lavoratori.

I dipendenti dell'azienda fanno tutti l'orario continuato. Hanno a disposizione una mensa con cucina di tipo tradizionale e la possibilità di scegliere, oltre al menu dietetico, minestra o pastasciutta e fra due secondi e due contorni. L'affluenza è notevole: più della metà dei lavoratori frequenta la mensa, anche perché le mogli giovani non hanno voglia di preparare il baracchino.

Dal 1965 la Saiag ha attuato una ristrutturazione delle linee di produzione, razionalizzando i macchinari e i tipi di prodotto e automatizzando le lavorazioni. Ha potenziato i servizi esistenti e ne ha aggiunti dei nuovi, fra cui un moderno centro di elaborazione dotato di calcolatore elettronico. Negli ultimi dieci anni, l'azienda ha avuto un forte sviluppo ed oggi ha un fatturato che è prossimo ai dieci miliardi.



Operaio al quadro comandi di una linea di profilati



Operaie addette alla giunzione delle guarnizioni del parabrezza

Salute che frutta!



pellicceria

**Canepa
& Spinoglio**

Via B. Sangiorgio - Tel. 25.23
Filiale: Via Lanza 2 - Tel. 23.87
CASALE MONFERRATO

TRATTAMENTO SPECIALE AI DIPENDENTI FIAT

**Puoi trovare
mille pretesti
per non
donare
il sangue.**



**E una sola
ragione
per farlo.**

Questa.

Ci sono dei bambini (sì, soprattutto bambini) che hanno bisogno di continue trasfusioni per vivere. Proviamo un po' a pensare cos'è la vita dei loro genitori, alla ricerca affannosa, giorno dopo giorno, di quel po' di sangue che serve alla sopravvivenza di un figlio.

Perché in Italia non c'è sangue abbastanza. Secondo i dati delle Nazioni Unite ne occorrerebbero 2.700.000 flaconi all'anno; se ne raccolgono solo 800.000.

E' come dire che, in caso di bisogno, ce ne sarebbe solo per tre su dieci. E tutto questo perché mancano i donatori. Potremmo essere 30 milioni (ogni persona dai 18 ai 65 anni, pur-

ché non affetta da malattia, può donare il sangue) ce ne sono solo 450.000.

Questi 450.000 non sono né atleti né eroi. Sono uomini e donne normali come noi. L'unica differenza è che loro hanno risposto all'appello che parte da quel lettino dove un bambino aspetta, con la vita legata ad un filo. Noi no; fino ad ora ci siamo rifiutati di farlo. Le « ragioni », meglio, le scuse per non donare il sangue sono tante; sempre le stesse, ce le ripetiamo ogni volta. Ma perché proprio io?, in fondo ci sarà pure un altro che lo fa (e se poi non c'è?)

Sì, ma non ora: non ho tempo (e pensare che bastano dieci minuti

ogni tre mesi). E se poi mi fa male e mi sento debole? (e invece donare il sangue fa bene alla salute, i medici lo confermano).

E così via, fino a tranquillizzarci, a nasconderci il problema, ad illuderci che non esista.

Piuttosto di continuare a ripeterci questi colpevoli pretesti ricordiamoci, una volta per tutte che, se non andiamo a donare il sangue, il sangue di cui potremmo avere bisogno, un giorno o l'altro, non ci sarà.



TI ASPETTIAMO
in tutti gli Ospedali
e i Centri che espongono
questa insegna.

C'è bisogno di sangue. Ora lo sai.



TROFEO AGNELLI

I risultati di un anno di gare

Atletica — Perfetta parità fra Sede Centrale e Meccanica a quota 33 punti. La Sede Centrale, forte di Renato Dionisi (record europeo indoor dell'asta), di Sara Massenz e di altri atleti famosi, non è riuscita ad aggiudicarsi il primo posto della classifica della categoria «A», vinta dalla Meccanica, ma ha ottenuto un netto successo nella prova «B». Al terzo posto è terminata con molta regolarità l'Osa, seguita dai Veicoli Industriali.

Nuoto — Il miglior punteggio è andato al capitano della squadra di pallanuoto Mattia Aversa.



Eduardo De Villota ha vinto l'ultima gara valida per il campionato spagnolo di Formula Seat 1430. La classifica finale del campionato ha visto al primo posto J.I. Villancios (nella foto), che si è aggiudicato tutte le gare cui ha partecipato, meno l'ultima.

(Sede Centrale) che fra l'altro ha partecipato ai campionati mondiali di Belgrado. Seguono, sempre per la «A», la ranista Tiziana Rachetto e Patrizia Troncale. Nella «B» numerosissimi atleti, diciannove per la precisione, sono terminati alla pari. In classifica la Sede Centrale ha preceduto Fonderie, Carrozzeria e Presse.

Lotta greco-romana — Il Centro Sportivo Fiat mantiene la sua grande tradizione in questo sport. La squadra agonistica è lanciata verso il sedicesimo titolo italiano. Gli atleti si sono dati battaglia fra loro per il Trofeo Agnelli e fra tutti ha prevalso con un grande margine di punti Francesco Filipponi che ha superato nella graduatoria Lorenzo Calafiore (C.S.A.) e Valfrido Inglese (Carrozzeria). Filipponi ha portato al successo la sezione Presse, davanti alla Divisione Aviazione ed alla Divisione Ferroviaria.

Sport complementari — Il regolamento prevedeva in questo settore le gare di ciclismo, sollevamento pesi e canottaggio. Nei tre sport si sono messi in evidenza rispettivamente Gabriele Mirri e Franco Peruzzo della Siderurgia per le «due ruote», Luciano Galli (Fonderie) e Luciano Casetto (Meccanica) per il sollevamento, e P. Giorgio Zeppegno (Veicoli Industriali) e Rosita Zancanella (Car-

rozzeria) per lo sport dei remi. La classifica finale ha visto il predominio delle Fonderie davanti alla Siderurgia ed alla Carrozzeria.

Automobilismo — Erano in programma cinque prove di regolarità. I vincitori individuali nel complesso sono stati Barbera (Sede Centrale) e Nosenzo (Meccanica) entrambi con 61 punti. La vittoria finale però è andata alla Sede Centrale che con Barbera, Fasano e Di Rienzo è riuscita a raggiungere quota 116, davanti alla Meccanica (Nosenzo, Del Monte e Sobrero) a punti 100 ed ai Veicoli Industriali (Dentis, Balocco e Rossi).

Bocce — Bella ed interessantissima lotta sui campi di bocce. Il successo non è sfuggito alle Fonderie, guidate dall'ex campione del mondo Macocco, con Sandri ed i fratelli Bergia. Al secondo posto ancora una volta la combattiva sezione Presse con Borello, Barbero, Chiappero e Cabianca. La prova si è svolta con due quadrette e due coppie partecipanti per ogni sezione.

Tiro al piattello — Ha finito per avere la meglio la Sede Centrale di misura, per merito di Rabazzana, Moretti, Pirardi, Volpato e Perino. Al secondo posto dopo accesi duelli carichi di suspense l'O.S.A. che aveva in formazione Burzio, Grel-

la, Chiesa, Grego e Villaviechia.

Pesca — Anche con la lenza parità fra due concorrenti. La vittoria finale però è andata ai Veicoli Industriali (Rota, Caccace, Mascia e Colonello) che, pur ottenendo lo stesso peso di pesce pescato, ha effettuato un maggior numero di catture. Secondi in graduatoria gli sfortunati campioni delle Ausiliarie (Enrici, Rocca, Bonino e De Agostini).

Tennis — Con due soli tennisti l'O.S.A. è riuscita ad ottenere il miglior punteggio. Rabaloli e Mila hanno sbaragliato il campo relegando al secondo posto le Fonderie che pure hanno messo in gara Grilz, Burul, Tonelli e Ronco.

Pallacanestro — Un altro contrastato successo dell'O.S.A. Hanno aderito alle gare giovani campionesse come la nazionale Trevisi, od atlete già note come Consiglio, Del Mestre, Sesto e Teresina Cirio-Damiani. La piazza d'onore è andata ai Veicoli Industriali, terze le Fonderie.

Fotografia — Ha vinto Pier Paolo Badoglio della sezione Presse con 81 punti, precedendo di stretta misura Sergio Paletto e Giovanni Tarasco, rispettivamente della Automobili e delle Ausiliarie, entrambi con 80 punti.

RALLY

Fiat e Lancia protagonisti della stagione

Con il «Giro della Corsica», al quale non hanno partecipato le case automobilistiche italiane, si è conclusa la stagione agonistica 1973 per quanto riguarda i «rallyes», e purtroppo la crisi del petrolio minaccia seriamente lo svolgersi in futuro di queste competizioni. Infatti il celebre «Rallye di Montecarlo», in programma in gennaio, è stato annullato.

Si è trattato di una decisione molto grave, e tra le case maggiormente colpite dal provvedimento sono la Fiat e la Lancia, che avevano buone chances di vittoria. Per quanto riguarda il futuro dunque grossi interrogativi sorgono all'orizzonte: in attesa che i massimi organismi automobilistici internazionali riescano a sbloccare la situazione, è impossibile fare previsioni di alcun genere.

Per tornare alla stagione 1973 si può dire che essa abbia riconfermato la validità dell'industria automobilistica italiana anche in campo sportivo. Tra i numerosi allori conseguiti da Fiat e Lancia sono da ricordare il secondo posto che la Fiat ha conquistato in tutti i campionati cui ha preso parte; in primo luogo il Campionato mondiale marche, in cui è da ricordare la vittoria nel Rallye di Polonia. Poi vi è il campionato europeo conduttori (con Barbasio, che ha fra l'altro vinto il Rallye di Bulgaria, mentre la Tomiz si è imposta nella classifica femminile e nel Rallye di Jugoslavia). Infine vi è il Campionato italiano, che ha rivelato il milanese Maurizio Verini, piazzatosi secondo ad una «incollatura» da Ballestrieri (Lancia), dopo aver vinto i Rallyes di Ancona e di Saluzzo ed essersi piazzato secondo a Pavia, Udine e Sanremo. In quest'ultima prova, valevole fra l'altro per il Campionato mondiale, il giovane e promettente pilota della Fiat ha stupito tutti per la sua bravura e la «grinta» che ha sfoderato, conquistando improvvisa e meritata notorietà in campo internazionale.

Ora anche all'estero, e soprattutto in Francia, hanno imparato quanto valga e nel 1974 tutti lo terranno d'occhio maggiormente. Vi è da sperare che ciò non impedisca al bravo Verini ed alla Fiat di ripetere e, magari, di migliorare i risultati conseguiti quest'anno.

Nuovi impianti sportivi in borgo Vittoria



E' stato recentemente ultimato l'ampliamento del campo sportivo Vittoria, in via Massari 11, alla periferia di Torino. I nuovi impianti, che si aggiungono a quelli preesistenti, sono: un fabbricato comprendente una palestra per ginnastica e basket (metri 30 x 20), una piscina coperta (metri 25 x 13). Il fabbricato che in precedenza comprendeva soltanto il bar ed i servizi è stato trasformato e si sono ricavati nuovi locali per l'attività ricreativa e culturale (quattro laboratori fotografici, sale di lettura, sale di audizione e proiezione). All'esterno l'impianto comprende inoltre un campo di calcio, un campo di basket, 45 campi di bocce (di cui 24 illuminati) e due campi per il tennis.



moda

Sono sempre più cari gli abiti dei bambini

Nel 1973 i nostri bambini ci sono costati cari: abbiamo speso più di 400 miliardi per vestirli contro i 350 miliardi spesi dalle famiglie italiane nel 1972 ed i 280 miliardi del 1971. «Colpa dei forti rincari di prezzo delle materie prime importate, lana, cotone e fibre sintetiche — si giustificano gli esperti dell'industria dell'abbigliamento — oltre che del costo della manodopera».

Secondo i dati rilevati dal Comune di Torino sul costo della vita, nel solo mese di ottobre del '73 il settore dell'abbigliamento in genere ha registrato una variazione dell'indice pari al 2,74 per cento. Se il rincaro proseguisse con lo stesso ritmo per un anno intero si avrebbe un aumento del 32,88 per cento: vestirsi, per grandi e piccini, diventerebbe non più una necessità, ma un lusso riservato a chi ha un portafogli ben guarnito.

Che fare dunque per evitare gli sprechi nell'acquisto di vestiario per i nostri figli? «Tornare dalla buona e vecchia sarta di famiglia — suggerisce un'esperta — comprare tessuti a prezzi accessibili, non lasciarsi influenzare dalle stranezze della moda, scegliere nei grandi magazzini, spesso molto ben forniti, modelli sem-

blu elettrico con pullover a collo alto in colore a contrasto e gilet in fantasia jacquard (11.500 lire per il tre pezzi).

«Di solito però le mamme preferiscono i pantaloni» sostiene una commessa. Sono comodi, caldi e meno costosi: 6.500-7 mila lire per i modelli più attuali in lane pied-de-poule, vigogna grigio perla o panno in tinta unita; tra le 5.750 e le 6.250 oscilla il prezzo dei jeans più alla moda: sono in velluto scolorito, striato, «diventa a macchie sempre diverse ad ogni lavatura che si può eseguire anche in casa».

Al pantaloni si unisce una maglia (1800 lire il pullover a costine in tinta unita nei modelli giro collo, collo montante o alla dolce vita e 3800 lire la maglietta in lana a righe diagonali) e il gioco è fatto: con circa 10 mila lire avremo un completo utile e di buona durata.

Dall'Oriente

L'Oriente ha conquistato anche noi. Documentari sulla Cina popolare, i servizi sulla donna cinese, un modo di vestire ispirato ai paesi dell'est, sono stati i primi sintomi di una «moda Cina» che in questo periodo sta riscuotendo uno strepitoso successo. Oggetti in bambù, enormi cesti di paglia, canestri e vassoi, rotondi, ovali, dalle forme più strane e misteriose, sono la soluzione ideale per dare a una stanza una impronta di novità, ed hanno il vantaggio di essere anche accessibili nei prezzi. Un tocco ancora più raffinato? Qualche lumino cinese in carta colorata, a fisarmonica, da appendere al soffitto, darà alla stanza una luce soffusa e riposante.

Questa passione dilagante per l'esotico non si ferma soltanto al «Celeste Impero», ma propone fra le altre cose anche simpatiche tartarughe di pezza che vengono dalla Thailandia; graziose ciotole tibetane in corno inciso; carte da gioco indiane del '700, estremamente preziose, trattandosi ciascuna di una miniatura dipinta a mano. E infine da non lasciarsi sfuggire i dipinti su tessuto indiano che riproducono le divinità di quel paese.

Qualche nota spiritosa per la vostra cucina? Gli accendini da tavolo a tranello. Sembrano infatti invitanti lattine di birra, ma celano in realtà una fiamma. Oppure gli apribottiglia in tartaruga, a forma di sassi.

Amate le trovate spiritose e moderne?

previdenza

Un popolo di malati (il bilancio dell'Inam)

Nel 1972 il bilancio dell'Inam si è chiuso con un disavanzo di 260 miliardi. Nel corso di quell'anno l'Istituto ha speso complessivamente 2334 miliardi, di cui 1835 per l'assistenza sanitaria; 309 per prestazioni economiche; 64 per titoli diversi e 126 per spese di amministrazione. Nel precedente esercizio erano occorsi — per quegli stessi capitoli di spesa — 2081 miliardi. Nel giro di dodici mesi le uscite dell'Inam sono quindi aumentate di 253 miliardi, cioè di oltre il 12 per cento, mentre il gettito contributivo non ha evidentemente avuto il medesimo incremento.

Continuano a crescere in misura preoccupante soprattutto le prescrizioni farmaceutiche: furono 468 milioni nel 1971 e sono salite a 490 milioni nel 1972. Il numero medio di tali prescrizioni è quindi attualmente di oltre 17 all'anno per ciascun assicurato. E così il costo per la somministrazione dei medicinali — sensibilmente superiore anche in assoluto a quello che si registra negli altri Stati d'Europa — incide esageratamente sulle uscite dell'Inam, condizionando alcuni importanti capitoli di spesa — come le prestazioni ospedaliere e specialistiche — che sono le più care e perciò

Ecco per voi i lunghi grembiuloni da cucina in cotone a fiori, stile «far west», che potrete indossare sulle gonne lunghe, anche quando traficate tra i fornelli. E per essere in carattere potrete puntare i capelli, se li avete lunghi naturalmente, con i pettini fermacapi ispirati a quelli che portavano le donne nei saloni: d'osso, di tartaruga o semplicemente di plastica colorata.

E ancora per le patite della montagna e dello sci ecco le ultimissime notizie.

Se siete amanti del sabot, non dovrete rinunciarvi neanche sulla neve. Infatti, sono stati creati gli zoccoli edizione invernale, con i quali vi farete sicuramente notare!

Anche gli occhiali si adeguano. Sono stile ghiacciaio, super-robusti, con un paranaso in plastica attaccato alla montatura per evitare di scottarvi. Grandi occhiali da discesa, le cui enormi lenti consentono una maggiore visibilità.

I guanti saranno imbottiti, avranno strisce colorate, stelle, si ispireranno alla bandiera americana o inglese, si dovranno intonare alle ginocchiere a strisce o ai passamontagna dai colori fosforescenti.

Una trovata spiritosa ci arriva da Londra. Si tratta degli stivali dorati, argentati o fluorescenti, visibili anche nella nebbia più fitta. E se sono stati adottati dagli inglesi, che di nebbie se ne intendono, significa che si tratta veramente di qualcosa di eccezionale!

medicina

Una malattia insidiosa che colpisce le donne

Il tumore della mammella è una malattia che riveste particolare importanza per la sua elevata frequenza: è infatti la neoplasia che ricorre con maggior frequenza nella donna, due volte più del cancro dell'utero; in Italia 17 donne su centomila ne sono affette.

E' più frequente nelle zone più industrializzate, probabilmente perché l'allattamento, che pare abbia un'importanza preventiva, è un'abitudine che si va perdendo di pari passo con la civiltà. Con una certa rarità ne sono colpite le donne sotto i trent'anni mentre nei decenni successivi l'incidenza sale progressivamente per diminuire poi oltre i 47 anni. Sembrano più predisposte le donne nubi, specialmente rispetto a quelle che hanno avuto figli; fra queste sono più colpite quelle che non hanno allattato.

Sulle cause del tumore della mammella, come del tumore in genere, le teorie sono innumerevoli e non si è an-



cora giunti a una spiegazione completamente soddisfacente; nel caso della mammella, deve avere una certa importanza il fatto che si tratta di un organo sottoposto durante la vita a continui stimoli proliferativi (in occasione del ciclo mestruale, della gravidanza, dell'allattamento); una mancata o alterata regolazione di questi potrebbe contribuire alla formazione del tumore.

Un problema di viva attualità è costituito dall'importanza che può avere l'uso dei contraccettivi sull'origine del cancro della mammella; pare dimostrata la mancanza di ogni correlazione statistica tra la malattia e l'assunzione della pillola; secondo certi studiosi questa avrebbe anzi un effetto protettivo nei confronti dell'affezione.

E' una malattia insidiosa in quanto spesso la sintomatologia è scarsa e il più delle volte è scoperta per caso dalla paziente stessa o dal medico in occasione di visita effettuata per tutt'altro motivo. Data la sua sede superficiale è però facilmente rilevabile fin dalle fasi iniziali presentandosi come una tumefazione di piccole dimensioni, dura e indolente, purché si presti un minimo di attenzione. Essendo una malattia che si presta ad essere curata con buoni risultati almeno fino a che resta localizzata, la diagnosi deve essere il più precoce possibile: vi sono molte forme di tumore della mammella che hanno un decorso almeno inizialmente benigno; tuttavia ogni tumefazione della mammella deve essere considerata cancro fino a che non si provi il contrario e poiché la certezza assoluta della benignità o della malignità della lesione si può avere solo con accurati esami microscopici eseguiti su minuscoli frammenti della tumefazione, di solito si procede all'asportazione completa.

Stabilito che la terapia più efficace e più sicura è quella chirurgica, ricordiamo come a questa verranno affiancati in certi casi trattamenti medici a base di prodotti ormonali e fisici mediante applicazioni di radiazioni per aumentare le possibilità di guarigione.

Importante quindi la diagnosi precoce che si può ottenere mediante esami di massa, praticati sul maggior numero possibile di donne, e rappresentati oltre che dalla visita medica, da un particolare e relativamente semplice esame radiologico che va sotto il nome di mammografia. Sottoponendosi periodicamente (ogni 6 mesi oppure ogni anno) a questi accertamenti che sono possibili in genere presso i centri per lo studio e la cura dei tumori, si compie un passo decisivo ai fini di una prevenzione efficace della malattia.



plici, senza bizzarrie, soprattutto pratici; e quando capita l'occasione, acquistare il capo bello e importante in boutique nel periodo dei saldi di fine stagione, durante il quale si possono concludere affari abbastanza vantaggiosi, se si ha buon gusto nella scelta e tempo per trovare tra i negozi quello più conveniente».

Abbiamo voluto dare un'occhiata alle vetrine ed agli stands dei grandi magazzini per sapere che cosa offre in questo momento la moda infantile e quanto costa. In boutique si trovano pantaloni scozzesi o in panno unito a 4800 lire e gonnelle a pieghe, stile kilt, tra le 4 e le 6 mila lire secondo le taglie, maglie e pullover tra le 4 e le 7 mila lire, in leacril o in lana. Gli abiti per le bambine sono senza dubbio i più costosi, dalle 8 mila lire in su per i modelli meno capricciosi in maglia sintetica, con una spesa media di circa 20-25 mila lire per chi ama la vanità.

Nei grandi magazzini si riesce a spendere meno. Per i più piccini, dai due ai sei anni, ecco i coordinati: gonna blu a portafoglio chiusa da due bottoni e maglietta jacquard blu e rossa con colletto bianco da collegiale, oppure pantalone lungo e pullover in fantasia nella stessa tonalità; prezzo, 9500 lire. Il kilt tradizionale, pratico per ogni età, costa tra le 2750 e le 3250 lire, secondo la taglia; la gonna in maglia a pieghe con elastico che la trattiene ferma a vita non supera le 3 mila lire circa; e 2500 lire costa la maglia-camicia in leacril a piccoli disegni colorati.

Maggiore varietà di scelta per i più grandi, tra i sette e i dodici anni. Le ragazzeine avranno una corta gonnella scozzese a pieghe profonde sul davanti e maglia-camicia in tinta unita verde con polsi e collo in tessuto scozzese (8500 lire il completo) o gonna a pieghe o a portafogli, rossa, verde muschio, terracotta,

filatelia

Cento anni fa nasceva Caruso

Enrico Caruso ha chiuso, di fatto, la lunga serie di personaggi celebrati nel 1973 dalle Poste italiane. Il cantante è apparso in un commemorativo da 50 lire posto in vendita il 15 dicembre con una tiratura di 15 milioni di esemplari, cifra eccessiva se si considera che i francobolli figurativi vengono scarsamente distribuiti, soprattutto nei piccoli centri, suscitando giustificate proteste da parte



dei collezionisti. Caruso è ritratto nella vignetta nel costume di scena del personaggio del Duca di Mantova nell'opera «Rigoletto», di Giuseppe Verdi, da una fotografia scattata negli anni in cui il successo del cantante era oltre Oceano addirittura travolgente.

Questo commemorativo colore rosso porpora era preannunciato da tempo; molti, infatti, avevano chiesto un francobollo per il popolare cantante, ma si attendeva, per emetterlo, il momento propizio. Ora l'Italia ne ricorda il centenario della nascita e quindi l'esemplare è del tutto giustificato. Esso interesserà, oltre ai collezionisti del settore italiano, i «tematici» che si dedicano con particolare attenzione al tema «Lirica» e «teatro in genere».

Dopo le «Fontane d'Italia», dopo la serie per i pittori, i commemorativi italiani hanno ricordato anche il cinquantenario della costituzione del gruppo «Me-

daglie d'oro al valor militare» e la XV Giornata del francobollo, nonché il Natale con tre riusciti valori. Il successo delle serie, di San Marino per i «balestrieri» (ossia i maestri nell'arte del tiro con la balestra), e del Vaticano per San Narsese, è stato buono, mentre il mercato in genere continua a tendere al rialzo, con forti balzi in avanti.

All'estero l'attenzione dei collezionisti è polarizzata sulle emissioni per Natale, che continuano di solito ad arrivare fino ai primi di febbraio componendo un vasto giro, e sulle serie a vivaci colori che hanno salutato in Inghilterra e in tutti i paesi del Commonwealth le nozze della principessa Anna.

Una serie piuttosto curiosa, che ha incontrato un successo superiore a ogni previsione, è quella emessa da Tonga per il bicentenario del primo sbarco nel territorio del grande esploratore britannico James Cook.

Autodesivi, con fregi impressi in oro, rilucanti, i commemorativi sono di grande formato; di essi, cinque presentano la «Resolution», la nave di Cook, e ciò spiega, in parte, il successo della serie richiesta dai collezionisti di colonie inglesi, da coloro che si dedicano al tema «esplorazioni» e «navi». La tiratura doveva essere piuttosto bassa (la cifra non è ancora stata resa nota) se la serie è andata esaurita in pochi giorni.

Tra i paesi più richiesti in questo mese: Olanda, Germania Occidentale, Inghilterra, Malta indipendente, Israele, Francia. Per quanto si riferisce in particolare all'Olanda, si ha la sensazione che questo simpatico paese si stia avviando, gradualmente, senza bruschi balzi in avanti, verso un positivo «boom» filatelico, che verrebbe a ripagarlo di lunghi anni di serietà postale e filatelica.

Nel settore dell'oltremare, è il Giappone che in questo momento è sulla cresta dell'onda. Ciò è dovuto al piacevole esemplare pittorici, graficamente molto curati, che riproducono antichi dipinti, immagini di Samurai, paesaggi locali nei quali domina il Fusijama, la montagna che è un po' il simbolo del Giappone. I collezionisti sembrano prediligere queste emissioni figurative che costano poche centinaia di lire e che compongono negli album un piacevole insieme.

Per la primavera del '74 il Giappone ha in programma alcune serie per commemorare avvenimenti diversi, nel quadro di un rilancio ancor più massiccio, anche per l'apporto pubblicitario, della filatelia nipponica.

fiori e piante

Un po' di verde vicino a noi



Le piante d'appartamento sono quelle che riescono a vivere e a crescere fra le pareti domestiche a differenza delle altre che, pur adattandosi nei mesi invernali alla temperatura degli alloggi, hanno bisogno di ritornare all'aria aperta per continuare il ciclo di vita. Le varietà di piante d'appartamento sono tante, ne citiamo qualcuna: felce, croton, peperomia, ficus, philodendron, sansevieria, dieffenbachia, maranta, e vari tipi di edera.

La luce è il fattore più importante per la loro sopravvivenza: in genere le piante dal fogliame completamente verde vivono bene in ambienti con luce moderata (philodendron, ficus), mentre quelle con il fogliame variegato, come per esempio la peperomia, alcuni tipi di edera e le sansevierie, hanno bisogno di più luce poiché la screziatura indica una mancanza di clorofilla e sono esclusivamente le parti verdi che assicurano la vita alla pianta. Infine, le piante con le foglie colorate o striate di rosso, come il croton, necessitano di una quantità di luce superiore a tutte le altre.

L'ambiente dovrebbe essere sufficientemente umido. Le piante disposte una vicino all'altra — lontane da fonti di calore diretto — sopporteranno meglio la temperatura degli appartamenti cittadini, poiché si creeranno da sole una certa umidità. Sarà opportuno, inoltre, evitare le correnti d'aria.

L'acqua è indispensabile alle radici ed è altrettanto necessaria alle foglie:

le rende più lucide e più turgide, liberandole dalla polvere. Una volta alla settimana si potranno spruzzare le foglie (o passarle delicatamente con una spugna) con acqua bollita, in mancanza di quella piovana, per evitare la formazione di macchie calcaree. L'olio, che può dare una lucentezza momentanea alle foglie, non è da consigliare perché potrebbe occludere gli stomi e impedire alla pianta di respirare. E' bene evitare che l'acqua stagni nei sottovasi: potrebbe raggiungere le radici e farle marcire. Collocare piuttosto nei sottovasi un po' di ghiaia e mantenerla umida. In linea di massima i vasi grandi richiedono innaffiature meno frequenti di quelli piccoli. Poca acqua anche per le piante che hanno fusti o rizomi carnosi e foglie coriacee (ficus, sansevieria) e soprattutto per le piante grasse, chiamate anche succulente perché bevono avidamente l'acqua e la distribuiscono poi gradatamente alle radici secondo il loro fabbisogno. L'acqua per la innaffiatura dovrebbe essere a temperatura ambiente, possibilmente riposata per dar modo al cloro di evaporare, l'innaffiatoio deve avere il becco lungo e sottile; e in mancanza di questo distribuire uniformemente l'acqua da bassa altezza per evitare di fare il buco nella terra, scalzando il fusto.

Le piante coltivate in vaso, dato lo spazio ridotto in cui vivono, necessitano di un terriccio molto più ricco di quelle coltivate in piena terra. Le concimazioni dovrebbero essere effettuate di solito dalla primavera all'autunno, alternando i concimi chimici a quelli organici; il fioraio potrà dare utili suggerimenti sul tipo di concime da usare. Meglio evitare i concimi fatti in casa, come il fondo di caffè, perché se si mette in superficie o se si interra così come è, ammuffisce formando una crosta dura che soffoca la piantina. Le specie varieguate vanno concimate poco perché con l'irrobustimento della pianta, la parte verde potrebbe prendere il sopravvento su quella gialla o bianca più povera di clorofilla.

ecologia

Un codice per sopravvivere

Quando si parla di inquinamento si pensa subito all'inquinamento più comune, quello cioè provocato dai motori d'auto e dai combustibili per riscaldamento. Ma esistono altre forme non meno gravi e diffuse: per esempio, l'inquinamento delle acque e del suolo per effetto di immissioni liquide, solide o gassose, e l'inquinamento dell'atmosfera, provocato dalla lavorazione di combustibili (raffinerie, cokerie), che, dando luogo ad emanazioni velenose, degradano l'ambiente naturale. In particolare, l'inquinamento delle acque può essere fisico, quando vengono modificate le proprietà fisiche dell'acqua: temperatura, limpidezza, colore; può essere chimico, quando le mutazioni investono le caratteristiche chimiche: acidità, durezza, contenuto salino; può essere biologico quando vengono mutati i caratteri biologici con presenza di batteri e microorganismi.

In sintesi l'inquinamento è una alterazione dell'ambiente naturale che si produce a causa di elementi estranei. Si può alterare l'ambiente anche con l'immissione di calore e di rumore, quando tale immissione supera livelli di tollerabilità; si può inquinare un terreno sia rovesciando su di esso scarichi di rifiuti, sia lasciandolo in balia del dissestamento e quindi delle precipitazioni atmosferiche, con conseguente fenomeno di «dilavamento», cioè scorrimento delle acque che trascinano via le sostanze indispensabili al terreno.

Le norme che in Italia disciplinano questa materia sono sparse in molti testi e sono formulate in modo poco chiaro. In un fascicolo di centoventi pagine — il «Codice degli inquinamenti» — Luciano Santarelli ha riunito tutte le disposizioni che sono contenute nei vari codici e nelle leggi speciali in tema di sanità, pubblica sicurezza e pesca.

Quando nella Costituzione è scritto che la «Repubblica tutela il paesaggio» è chiaro che non si intende soltanto proteggere le bellezze naturali, ma impedire tutto quanto danneggia l'ambiente dell'uomo, e quindi la sua salute e la sua libertà di agire e di vivere.

italia in pentola

Lazio: capitone e abbacchio

Per parlare delle origini della cucina di Roma si dovrebbe parlare della civiltà di Roma. I persiani fecero conoscere ai romani la vite e il vino, dai greci i romani appresero preziose nozioni gastronomiche; con la disfatta dei cartaginesi apparirono i primi meloni, melograni e fichi; dalla Libia arrivarono i tartufi; dalla Persia ancora noci e pesche, la ciliegia il cocomero e l'albicocca erano provenienti dalla lontana Asia. Alla caduta dell'Impero seguì una cucina «romanesca» che arrivò fino ai tempi nostri, distinguendosi però in cucina «cardinalizia» che imbandiva le tavole di cardinali e papi, e cucina del «popolo» composta di verdure, frattaglie e formaggi.

La gamma delle pietanze che offre oggi la cucina romana è vasta e varia: gnocchi, fettucine all'uovo e bucatini all'amatriciana, carciofi alla «giudia», coda alla «vaccinara», pollo con i peperoni, lumache, stufatino ecc. Tra gli ortaggi ricordiamo i broccoletti di rapa «strascinati», le lattughe romane con alici, i pomodori ripieni di riso e acciughe. Tra le carni l'abbacchio al forno, il cotechino fatto con le lenticchie e il cappone lessato. Il famoso capitone è uno dei molti pesci che il mare e i fiumi del Lazio offrono alla cucina romana: sardine, branzini, triglie, orate, storioni e infine rane. I formaggi sono eccellenti: ricotta, pecorino, provatura (formaggio molle e filante, di

latte di bufala), e caciotte. Il tutto accompagnato dal vino dei Castelli romani.

Gelato di ricotta

Ingredienti: gr. 500 ricotta romana; gr. 100 zucchero; cinque uova; rhum. Sbattere in una terrina i tuorli d'uovo, versare lo zucchero e montarli bene fino a ottenere un composto soffice. Aggiungere un po' alla volta cinque cucchiaini di rhum e la ricotta (dopo averla passata al setaccio).

Foderare uno stampo rettangolare e basso con della carta oleata. Versarvi la crema ottenuta, livellarla bene e coprire con un foglio della stessa carta; mettere quindi lo stampo in frigorifero per tre ore circa.

Per servire, capovolgerlo su un piatto di portata.

Penne alla carbonara

Ingredienti per 4 persone: gr. 400 penne; gr. 100 guanciale di maiale (garnascia); due cucchiaini di parmigiano grattato; due cucchiaini di pecorino grattato; tre uova; olio di oliva; aglio, sale, pepe (nero).

Tagliare a piccoli dadi il guanciale e soffriggerlo in un tegame basso e

largo ben unto d'olio, aggiungere uno spicchio di aglio schiacciato togliendolo poi quando sarà rosolato.

Sbattere bene le tre uova in un piatto. Mettere a bollire l'acqua e far cuocere le penne (un po' al dente). Scolarle e versarle nel tegame del soffritto, mescolare e, a tegame via dal fuoco, aggiungere le uova sbattute, un po' di pepe, un cucchiaino di parmigiano e uno di pecorino. Mescolare ancora fino a che le uova si trasformano in una solida crema gialla. Unire quindi il formaggio rimasto, rimettere e servire in un piatto caldo.

Braciolette d'abbacchio panate

Ingredienti per 4 persone: gr. 800 braciolette di abbacchio; due uova; pane grattato; olio e burro; sale pepe.

Prendere le braciolette con l'osso (dette «costarelle») e batterle. In un piatto sbattere le tre uova, salarle e peparle; immergerci le braciolette e farle passare poi nel pane grattato.

Mettere in una padella un po' d'olio, un po' di burro, far sciogliere il burro e, quando saranno caldi immergerci le braciolette. Lasciar cuocere e bene da tutte due le parti fino a farle diventare di un bel colore dorato.

Portare in tavola su un piatto caldo, avvolgendo di carta stagnola l'osso che servirà da «manico».

cinema



Uomo, auto e tanti rischi

● **Troppo rischio per un uomo solo di Luciano Ercoli** — Campione automobilistico di «formula 1» sospettato d'assassinio, sfugge con destrezza tutti i tranelli e smaschera il colpevole. Scatenato protagonista Giuliano Gemma che — sostituito nelle scene rischiose da Remy Julienne — si prodiga in acrobazie e inseguimenti nei quali una Fiat 127 di serie è il docile strumento di un pilota d'eccezione.

● **Paper Moon di Peter Bogdanovich** — Orfanella decenne s'affeziona a uno dei tanti amici della defunta madre: un imbroglione che vive d'espediti e trova nella mocciosetta un'inattesa complice per le proprie ribalderie. Il regista reinventa un'America provinciale degli Anni '30 per farne lo sfondo di un'evocazione ricca di umori. Bravissimi interpreti principali Ryan O'Neal e la sua vera figlia Tatum, impagabile.

● **Le Cinque Giornate di Dario Argento** — Del regista del «thriller» all'italiana, un film di genere tutto diverso: la vicenda del ladro milanese Calazzo (Adriano Celentano) che, nella ricostruzione di un antiretorico Risorgimento, fugge dalla prigione sfondata durante le Cinque Giornate e rimane coinvolto nell'insurrezione.

● **Papillon di Franklin J. Schaffner** — Impersonato da Steve McQueen, il leggendario «Papillon» (al secolo Henri Charrière, morto recentemente) rivive le sue singolari avventure di fuggiasco a ripetizione dall'inferno carcerario della Cayenna (Guyana). Altro principale interprete: Dustin Hoffman.

● **Il rompiballe di Edouard Molinaro** — Simpatico scozzese affligge in albergo l'enigmatico vicino di stanza, tipo cupo diffidente ringhioso, quale può essere un «killer» cui è stato «ordinato» un omicidio. Jacques Brel e Lino Ventura gli interpreti.

● **Due contro la città di José Giovanni** — Jean Gabin ex «policier» rieducatore di liberati dal carcere, prende a cuore il recupero di Alain Delon, criminale che, dopo aver pagato il suo debito alla giustizia, vorrebbe reinserirsi tra gli onesti. Ma una sinistra fatalità impedisce al «vecchio» di sottrarre il «giovane» a un destino crudele.

● **Amarcord di Federico Fellini** — Nel dialetto romagnolo «amarcord» vuole dire «mi ricordo». Nel film è una luce che s'accende nella memoria del regista riminese che, ragazzino nel 1930, dipana sulle reti dell'umorismo crepuscolare, della malinconia, della nostalgia, del rimpianto, la storia d'un periodo lontano della sua vita, prima nella città natale poi a Roma.

● **Città amara di John Huston** — Dal romanzo scritto da un ex pugile, Leonard Gardner, il regista Huston ha ricavato un amaro e patetico film centrato su un

campione sconfitto sul ring, abbandonato dalla moglie e bruciato dall'alcool. Stacy Keach e Susan Tyrell, i principali bravissimi interpreti.

● **Giordano Bruno di Giuliano Montaldo** — Il filosofo, saggista e scrittore del Seicento, anticipatore del pensiero moderno, in un'evocazione che mette sotto accusa il potere politico-religioso di quel tempo. Vittima della tirannia oscurantistica e condannato per eresia, Bruno, impersonato da un eccellente Volonté, fu arso vivo a Roma il 17 febbraio 1600.

● **Ad un'ora della notte di Brian G. Hutton** — Bene interpretata da Elizabeth Taylor, è la storia d'una ricca vedova rimarrata con un facoltoso affarista (Laurence Harvey, l'attore morto recentemente a 44 anni). La donna, gelosa, soffre d'allucinazioni e sostiene d'essere stata testimone d'un duplice assassinio. Finale a sorpresa.

fotografia

I primi passi nella fotografia

Per chi vuole cominciare a fare fotografie il fatto di non sapere di preciso quali e come sono gli strumenti che gli occorrono, rappresenta sempre un ostacolo. Si entra in un negozietto un po' fuori mano, e si capita subito male perché di solito è pieno di quei dilettanti che sanno tutto sulla fotografia, si chiede genericamente una macchina fotografica o una pellicola, e al «come la vuole» del negoziante non si sa cosa rispondere; e si finisce per fare un acquisto inutile, o quasi. Imparare a fotografare non è difficile e le cose da conoscere non sono molte: riguardano macchine fotografiche, pellicole, e tipi di stampa. In questo numero ci occuperemo della macchina fotografica, nel prossimo delle pellicole e stampe con i relativi prezzi.

Come tutti sanno si tratta di un apparecchio abbastanza semplice, una scatola con un obiettivo sul frontale che riflette la luce all'interno su un piano dove viene appoggiata la pellicola: così si forma l'immagine.

Due strumenti permettono di graduare la quantità di luce che entra nella fotocamera: otturatore e diaframma, un terzo regola la messa a fuoco.

L'otturatore è formato, portiamo un esempio semplificato, da una tendina che si alza e abbassa davanti alla pellicola lasciandola esposta ai raggi di luce per un certo tempo. Possiamo impostare questo tempo secondo una scala che di solito va da un secondo a un cinquecentesimo di secondo. I tempi lenti (sotto un sessantesimo) servono nei casi in cui c'è poca luce, i tempi veloci per «fermare» soggetti in movimento.

Il diaframma è composto da lamelle che si chiudono a spirale nell'obiettivo formando un'apertura (poliedro) che si può allargare o stringere a seconda che si voglia fare passare poca o molta luce.

dischi

Nuovi Angeli spensierati

45 giri

«Anna da dimenticare» dei Nuovi Angeli che sta ottenendo un notevole successo, grazie alla delicata interpretazione di questo complesso.

«I love you love me love» dello scatenatissimo Gary Glitter, che ha raggiunto con questo brano il primo posto nella classifica inglese.

«Photograph» di Ringo Starr. Parlando di Ringo, non possiamo dimenticare gli altri Beatles, anzi vogliamo annunciare una notizia fresca fresca: presto i Beatles torneranno insieme per comporre e interpretare ancora motivi di successo.

«Ooh baby» di Gilbert O'Sullivan, un motivo vivace e molto orecchiabile tratto dall'album: «I'm a writer not a fighter».

33 giri

«Nostal' rock», una raccolta di brani tutti in inglese interpretati da Adriano Celentano, un Celentano prima maniera che molti risorderanno con nostalgia e che ai giovanissimi piacerà in egual modo.

«Storie e confessioni» del Dik Dik, che interpretano in italiano alcuni successi inglesi recentissimi, tra i quali brani di Elton John e di Neil Young.

«Pin-ups» di David Bowie, che rilancia brani che conobbero il successo nella metà degli anni '60. David può far uso di accorgimenti tecnici che allora non si conoscevano e quindi i motivi vengono valorizzati. Ricordiamone alcuni: «Don't bring me down», «See Emily play», «I wish you would».

Folk

«Caino e Abele» registrazione del lavoro di Tony Cucchiara, che ha avuto molto successo a Milano. Con Tony can-



tano anche Christian, Marisa Sannia e altri meno noti.

«Viva Chile!» un LP di sei ragazzi cileni che si fanno chiamare INTI-ILLI-MANI. Questo disco è una raccolta di canzoni popolari, dai canti festosi a quelli del lavoro, dai canti poetici a quelli evocatori di personaggi famosi.

«Quando c'erano i navigli» di La Briscia di Milano che ci fa ascoltare i motivi popolari di Milano.

«Musica sarda» un intero panorama di tutta la musica folk sarda racchiuso in tre dischi a 33 giri.

«Come from the shadows» della sempre bravissima Joan Baez.

libri

Le molte lotte della donna



Edito dalla Fratelli Fabbri Editori è uscito «La donna immobile» (174 pagine, 2500 lire) di Natalia Aspesi, giornalista, inviato speciale presso il quotidiano milanese «Il Giorno».

Il libro racconta — attraverso una successione di fatti descritti con lo stile stringato del cronista — la storia della donna, dalla preistoria ai giorni nostri: una storia di schiavitù e sottomissione, di battaglie e conquiste.

Nell'ultimo capitolo si giunge a delineare un'ipotesi di convivenza sociale in cui finalmente la donna assume un ruolo di protagonista nell'evoluzione della civiltà. Dal volume della Aspesi stralciamo un brano sul ruolo della casalinga e sul suo lavoro continuo e sempre uguale, e quotidianamente ripreso da capo.

Essere casalinga vuole dire quello che segue. Prendiamo per esempio un operaio: costruisce con tutta la sua abilità e con l'aiuto di una macchina dei bei cuscinetti a sfere: arriva uno e glieli spacca tutti. Con pazienza, e senza fiatare, l'operaio li rifà; glieli spaccano ancora, all'infinito: il momento che passa tra la finitura del cuscinetto a sfere e la sua distruzione è troppo breve perché quel cuscinetto a sfere conti. Prendiamo un capomastro: fa costruire un bel muro con tanti mattoni messi in modo perfetto: e non appena il muro è finito, anche intonacato, un colpo di vento glielo butta giù; questo tutti i giorni, più volte al giorno. Prendiamo uno scrittore: sta scrivendo il grande romanzo del secolo, ma una serie di infortuni lo perseguita. Le pagine scompaiono, l'inchiestro si rovescia cancellando il capitolo più sofferto e irripetibile, e quando è riuscito con fatica a riscriverlo, lo spedisce all'editore il quale gli dà un'occhiata svogliata e lo butta via, senza rendersi conto di quanto gli è costato, tutta la sua intelligenza, tutto il suo sforzo, tutta la sua dedizione. Ecco, questo vuole dire fare la casalinga: dover rifare gli stessi gesti continuamente cancellati.



Sopra: indicati dalle frecce le scale dei diaframmi e della sensibilità della pellicola. Sotto: i tempi di scatto dell'otturatore.



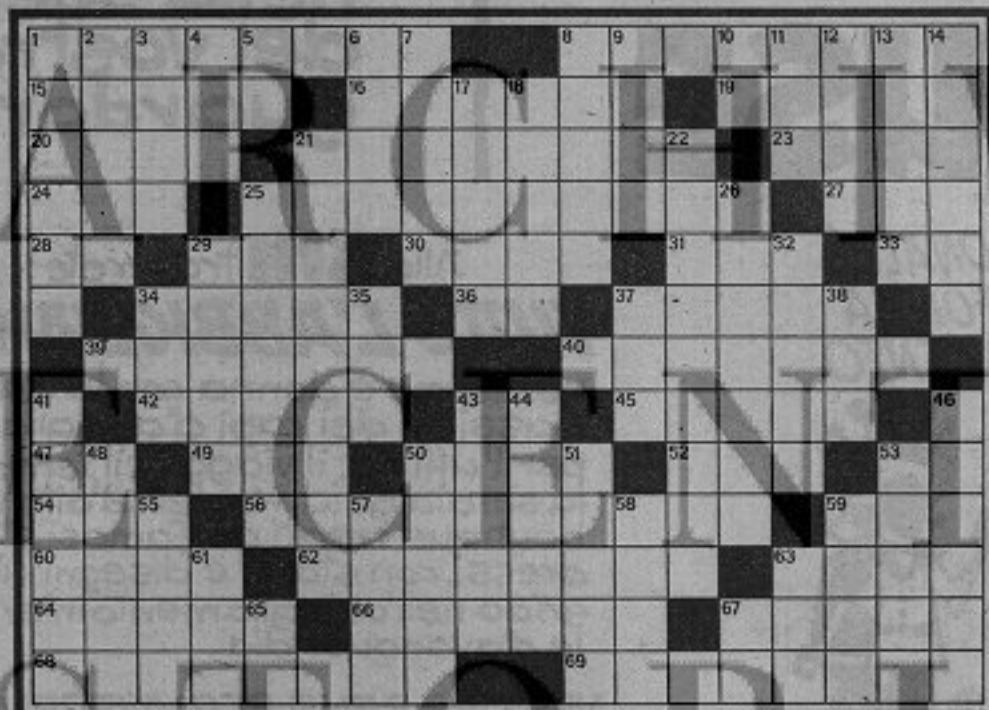
fumetti e giochi



— Chi è che pretende di aver visto un disco volante!

CRUCIVERBA

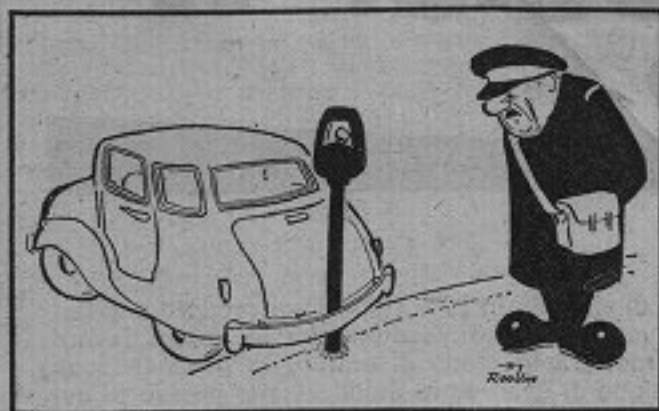
ORIZZONTALI — 1) Si prepara insieme all'albero di Natale; 8) Isola del Giappone; 15) Il mezzo di comunicazione più veloce; 16) Misura di intensità della corrente elettrica; 19) Nome russo; 20) Conferiti, assegnati; 21) La durata infinita del tempo; 23) Il nome del celebre trombettista Rosso; 24) Simpatico appellativo della Cinquetti; 25) Ideare qualcosa; 27) Congiunzione correlativa; 28) Sigla di Venezia; 29) Danzino nella « Gioconda »; 30) Neri, tenebrosi; 31) Croce Rossa Italiana; 33) L'inizio di oggi; 34) La famosa attrice Valli; 36) Il sottoscritto; 37) Lo fanno dieci etti; 39) Un dogma cattolico; 40) Ha i colori dell'iride; 42) Presiedette l'ultimo ministero liberale prima del fascismo; 43) Svezia, Belgio; 45) Senza zucchero; 47) Sigla di Trento; 49) Cattiva; 50) Lo era Mata Hari; 52) Ente Nazionale Idrocarburi; 53) Tago senza vocali; 54) Ufficiale (abbr.); 56) Elemento al primo grado di combinazione con l'ossigeno; 59) Comune dell'Abruzzo; 60) Prefisso; 62) Triangolo con due lati uguali; 63) Città dell'Etiopia; 64) Fu assassinato nel bagno; 66) Estranei, contrari; 67) Punto cardinale; 68) Nominare a una carica; 69) Curva molto stretta.



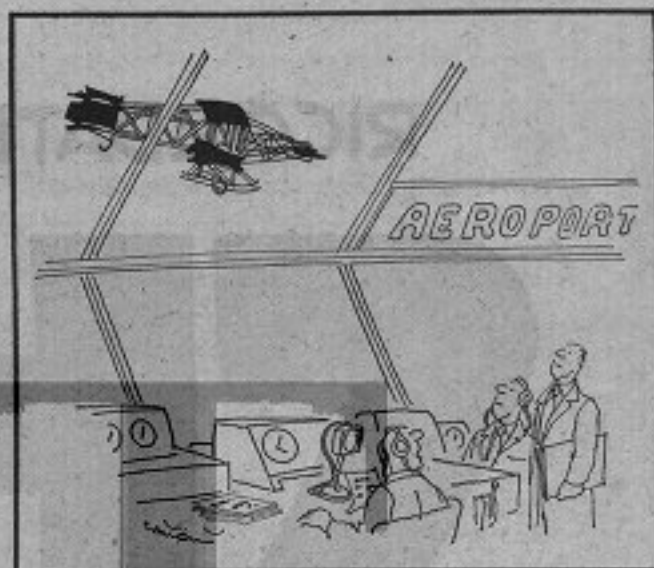
Mezza dozzina; 5) Dittongo; 6) Incontro di due vocali; 7) Lettera greca; 8) Ridotti in piccolissimi pezzi; 9) La fila il baco; 10) Come il 43 orizzontale; 11) Preposizione semplice; 12) Opera di Mascagni; 13) Preserva dalla ruggine; 14) Comune del Veneto; 17) Sacerdoti; 18) Preposizione di tempo; 21) Lo sono i caratteri dei genitori; 22) Fu un celebre matematico di Siracusa; 25) Il principio senza fine; 26) Mitico nome del fiume Po; 29) Ungere, lubrificare (tr.); 32) Sereni, giulivi; 34) Austria, Romania, Francia; 35) La fine della scalata; 37) Il verso del corvo; 38) Orecchio nei prefissi; 41) Più che buone;

43) Vanno in viaggio di nozze; 44) Serpenti non velenosi; 46) Benestanti; 48) Stato dell'Asia centrale; 50) Lunga e ampia veste delle matrone romane; 51) Rasente senza capo né coda; 53) Concentrazione di imprese industriali; 55) Lo sono le penne del corvo; 57) Ardire (tr.); 58) L'antica Troia; 59) Porto dell'Arabia meridionale; 61) Contabile (abbr.); 63) Nome di donna; 65) Consonanti di toga; 67) Membro del parlamento (abbr.).

VERTICALI — 1) La città di S. Antonio; 2) Vero, effettivo; 3) Salita ripida; 4)



SENZA PAROLE



— Sono anni e anni che dice di voler cambiare modello...



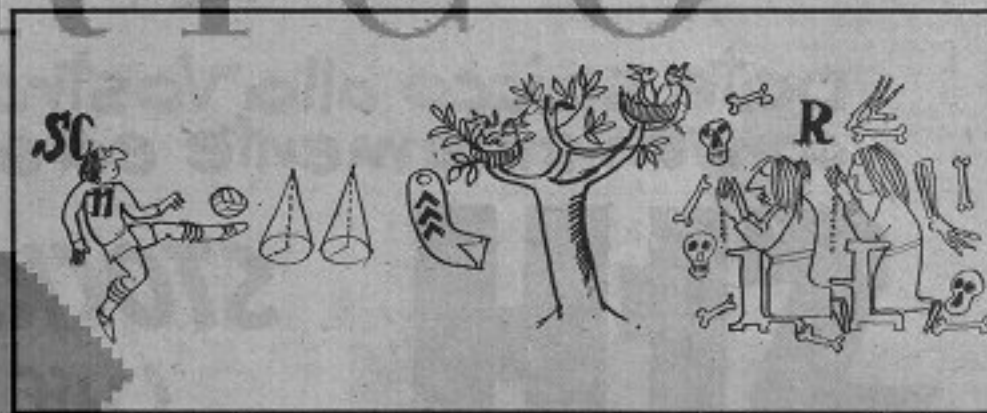
— I nervi tesi: questa è la mia malattia professionale.

SOLUZIONE GIOCHI N. 12



Rebus: RA gazze, P ro, N te, perla P, punta, mento; Ra-gazze pronte per l'appuntamento.

REBUS: 5, 3, 1, 7, 2, 6, 5



ANDY CAPP



ANDY CAPP



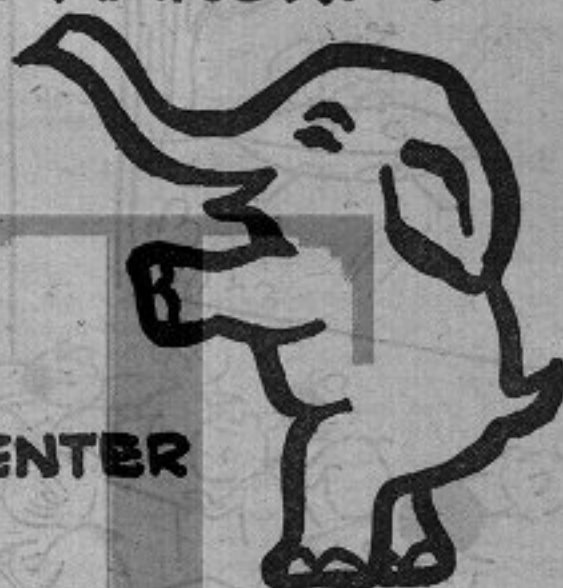
4528

4535

SI:

RICORDATE BENE QUESTO MARCHIO:

SIH



CENTER

**STOCKINGS
TO HOUSE**

Una svolta
importante
nella scelta
del vostro
guardaroba

**L'UN AVVENIMENTO SENSAZIONALE!
UNA NUOVA VANTAGGIOSA FORMA
DI VENDITA NELL'ABBIGLIAMENTO.**

- Spendere, come acquistare all'ingrosso e vestire come un Principe!...

UNA NUOVA E ULTRA CONVENIENTE FORMA DI ACQUISTO E DI PAGAMENTO, VI OFFRIRÀ LA FANTASTICA OCCASIONE DI AVERE IL CAPO DAVOI SCELTO CON UNO SPECIALISSIMO SCONTO GRAZIE AD UN VOSTRO IMPEGNO CON LA SIH CHE VI VERRÀ ILLUSTRATO IN SEDE STESSA.



Alla **SIH** troverete:

TUTTO L'ABBIGLIAMENTO

per uomo e donna con la gamma classica dei capi d'abbigliamento: per l'ufficio, il viaggio, il tempo libero la serata gaia. Modelli d'alta modaboutique creati da famosi "styling-dress" con stoffe e disegni ultimo grido nell'abbigliamento internazionale d'avanguardia.

**VESTIRE BENE PER VIVERE MEGLIO!
VESTIRE BENE PER AVERE SUCCESSO!**

**Date spicco alla Vostra Personalità vestendo
convenientemente ed elegantemente alla:**

SIH

STOCKINGS TO HOUSE :

(4ff. CORSO RE UMBERTO 50)

CENTER : Via S. Fr. d'Assisi 17

T. 532410 - TORINO

DIPENDENTI FIAT, abbiamo il piacere di comunicarvi che i nostri prezzi sono già in partenza inferiori di almeno un 20% rispetto ai prodotti similari attualmente in commercio. Inoltre, mediante una indovinata forma associativa che investe anche i vostri familiari, scatteranno in vostro favore degli sconti articolati che vi permetteranno di realizzare un ulteriore notevolissimo risparmio e vi metterà in grado di entrare in possesso con estrema comodità del capo desiderato. Saremo ben lieti di fornirvi dettagli particolareggiati in occasione di una vostra gradita visita presso di noi

illustrato pubblica le lettere che i lettori gli inviano. Le lettere devono essere firmate anche se, a richiesta dell'interessato, potrà essere omissivo il nome. Devono essere concise e trattare — nella misura del possibile — argomenti non strettamente personali, ma tali da interessare gli altri lavoratori. A tutte le lettere sarà risposto, sul giornale o privatamente. Indirizzare a: *illustrato* - posta dei lettori - Galleria S. Federico 16, 10121 Torino.

[illegible]

Chiedono più gite a prezzi più bassi

Torino triste, Torino sporca: due lettere di protesta

«Perché sono assenteista
e non lavorativo»

**Il libretto Inam
è valido in tutta Italia**

Un saluto dall'America ai colleghi della Spa



Non diventerà collaudatore

Il corso per 12 persone cui fa cenno il lettore si svolge presso la filiale. Si tratta di un corso di formazione generale per divulgare la conoscenza teorica di tutte le parti dell'autoveicolo e rientrata nel quadro di una serie di aggiornamenti professionali che riguardano una forte aliquota della manodopera. Dobbiamo concludere che le esigenze dell'organico del personale di collaudo, mutate nel tempo, non hanno consentito di procedere secondo i programmi stabiliti in precedenza.

stenute dai mutui e non sarebbe neanche giusto, si pensa che ogni mese la Fiat versa all'Inam quasi sei miliardi di contribuzioni per l'assistenza di malattie ai propri lavoratori. ●

cui appalo con la m
* 128 », della quale son
molto soddisfatto.

Un cordiale saluto a tutti gli ex colleghi: in particolare a quelli della Sg Centro. Se pubblicherete mio indirizzo mi farete un piacere: spero così di ricevere notizie dai miei compagni di lavoro amici.

Pier Lorenzo Rub
525 Bell Avenue, Apt. 302
Elyria - Ohio - 44035 U.S.

Festività infrasettimanali

Nel caso un operaio lavorasse in una festività infrasettimanale, che non sia sabato (esempio il 25 aprile), non viene a percepire il compenso riduzione orario (C.R.O.) che è stabilito per chi non lavora in ore 1,09. Cioè, voglio dire che se uno non lavora in una festività infrasettimanale gli vengono pagate ore 6,40 + 1,09; se invece uno lavora percepisce ore 6,40 + 0,11. Più naturalmente tutti gli aumenti previsti dalla legge.

Vorrei soltanto che mi chiariste un particolare: perché chi lavora in una fe-

stività infrasettimanale non percepisce anche il compenso riduzione orario completo, cioè di ore 1,09?

(lettera firmata)

I precedenti contratti di lavoro prevedevano che il compenso riduzione orario venisse conteggiato sulle ore di indennità festività fruita. Pertanto nel caso in cui nella giornata di festività vi sia stata una prestazione lavorativa parziale il compenso riduzione orario è dovuto soltanto sulla parte di indennità eccedente le ore di lavoro.

Risposta ai pendolari della Alba-Torino

Nel numero di dicembre avevamo pubblicato una lettera di un gruppo di operai che lamentavano disordini sulla linea dei pullman Alba-Torino.

Abbiamo sottoposto le osservazioni dei lavoratori alla ditta Giachino: pubblichiamo la risposta.

«Il prezzo dell'abbonamento settimanale (per cinque giorni) di lire 2600, è la tariffa regolarmente approvata dall'Ente Regione Piemonte con nota n. 1498 T in data 28 ottobre 1972.

«I nostri dipendenti non hanno scioperato per "motivi loro", ma in seguito a scioperi proclamati dalla categoria, come accadde venerdì 12 ottobre dello scorso anno. Poiché siamo venuti a conoscenza all'ultimo momento delle decisioni prese dal personale di aderire allo sciopero, abbiamo potuto provvedere solo in parte al trasporto degli operai dei turni Fiat con servizi sostitutivi (infatti il servizio di linea del secondo turno si è svolto quasi regolarmente).

«Il 15 ottobre tutti 60 i passeggeri (e non solo 15) si rifiutarono di pagare l'abbonamento per la settimana in corso, in quanto pretendevano che rimborsassimo il prezzo della corsa del 12 ottobre. Il fattorino, secondo le istruzioni ricevute, non accettava di effettuare il rimborso, in quanto non rientra nelle norme previste dalla Regione. Siccome gli operai insistevano nel non voler pagare, provocando disordini, l'autista fermava l'autobus e telefonava ai carabinieri del comando di Villanova. Dopo una sosta di circa un'ora, gli operai pagavano e l'autista riprendeva la corsa. Un altro autobus, con a bordo circa 40 operai, si fermava a Polino, poiché gli stessi non volevano assolutamente versare il prezzo della corsa, e

dopo circa due ore di discussioni venivano riportati indietro. Il giorno successivo, però, il servizio veniva ripreso regolarmente in quanto gli operai decidevano di pagare l'abbonamento, con esclusione del prezzo per il giorno precedente dato che il trasporto non era stato effettuato.

«In merito a eventuali altri casi di sciopero del nostro personale che potrebbero verificarsi, non possiamo assicurare il trasporto. Possiamo solamente fare del nostro meglio per tentare di coprire — per quanto possibile — il trasporto con servizi sostitutivi».

Una pagina per la Juve?

Vorrei fare una proposta: poiché sono una «superflua» della Juve, gradirei una pagina dedicata alla mia squadra o a tutte e due le squadre torinesi.

(lettera firmata)

Ringraziamo la lettrice per l'attenzione; non possiamo però attuare la sua proposta poiché la pagina di sport su illustratofiat è dedicata ai dipendenti che praticano agonismo o attività sportive. I lavoratori Fiat, inoltre, non sono esclusivamente a Torino, ma anche in altre città italiane; di conseguenza non possiamo dare la preferenza alle due squadre torinesi.

Domanda di lavoro e posto assegnato

Sono arrivato a Torino l'anno scorso dopo aver conseguito in Abruzzo il diploma di maturità professionale. Cominciai a lavorare come tornitore in una officina meccanica. Non essendo soddisfatto, però, per ciò che l'officina mi poteva offrire, ho fatto domanda per essere assunto alla Fiat come tornitore, pensando che una volta dipendente avrei avuto modo di essere apprezzato e di far valere il mio titolo di studio. Purtroppo adesso sono deluso e sorpreso perché ho notato un fatto veramente controproducente, sia per l'azienda sia per i dipendenti, e cioè, mentre oggi si fa un gran parlare di cambiare metodi di lavoro, prendendo in considerazione l'aspetto psicologico e le attitudini dell'operaio, l'azienda assegna i posti di lavoro in modo completamente arbitrario, tenendo conto esclusivamente delle esigenze degli impianti e non delle capacità e attitudini dell'operaio.

Secondo me, questo non può portare che a un disinteressamento al lavoro da parte degli operai e conseguentemente un minor rendimento degli impianti. In questo modo la Fiat rischia di fare dei suoi dipendenti elementi che non partecipano attivamente alla produzione, ma che aspettano soltanto l'ora di uscita e il giorno di paga.

Spero siate disposti a darmi un parere e mi auguro che questa lettera non mi porti altre sorprese più sconcertanti. Mi hanno detto, per esempio, che la Fiat potrebbe licenziarmi perché all'atto dell'assunzione non avevo fatto presente (solo per avere una maggiore certezza di assunzione) che ero in possesso del diploma di scuola media superiore.

(lettera firmata)

Sulla domanda di assunzione esiste una clausola che dice: «Le dichiarazioni e le notizie sopra riportate, che risultassero anche parzialmente non conformi a verità o inesattezze, potrebbero portare all'immediata risoluzione dell'eventuale contratto di impiego che venisse stipulato in accoglimento della presente domanda».

Se l'indirizzo non è esatto

Per segnalare l'indirizzo esatto, i lettori sono invitati a rivolgersi: gli operai al segretario di manodopera; gli impiegati e i dirigenti all'Ente da cui dipendono, attraverso il Servizio Personale, via Morgari 19.

mento della presente domanda. Il lavoratore afferma di essere «deluso e sorpreso per l'assegnazione arbitraria dei posti di lavoro», ma non può pretendere di essere valorizzato se omette indicazioni all'atto dell'assunzione — come l'essere in possesso del diploma di scuola media superiore — che possono favorirlo nella graduatoria dei livelli di lavoro. È interesse di ogni azienda tenere conto delle capacità e delle attitudini dei dipendenti, ma le assunzioni vengono fatte in relazione alle qualifiche che occorrono per la attività dell'azienda: il nostro lettore è stato eviden-

temente assunto, facciamo un esempio, perché occorrebbero tornitori e lui si presentava come tale, ma forse non occorre (perché già c'erano) diplomati del suo tipo, e non è che queste possibilità di lavoro possano cambiare solo perché, una volta assunto, egli rivela di avere il diploma. Nessuna speranza allora? Non diremo: se la sua più ampia preparazione lo aiuta a fare meglio di altri, anche lui, nel tempo, riuscirà a farsi strada più rapidamente, come avviene ogni anno per migliaia di lavoratori che passano a incarichi più importanti.

La riforma tributaria: confusione, dubbi, domande

illustratofiat ha ricevuto una serie di lettere di lavoratori e pensionati i quali chiedono chiarimenti sulla riforma fiscale. Prima di rispondere a ciascun caso occorre fare una premessa generale perché molti ritengono di dover fare la denuncia all'inizio del 1974 in base alla nuova legge. La riforma entra in vigore il 1° gennaio 1974 — e quindi immediatamente per quanto concerne le ritenute su stipendi e salari — ma la prima denuncia di nuovo tipo si farà (oppure non si farà) all'inizio del 1975, sulla base di tutti i redditi conseguiti nel 1974.

Entro il 31 marzo '74 dovrà quindi essere fatta la vecchia denuncia «Vanoni», con regole inviarie rispetto agli scorsi anni. Nulla è cambiato anche per le esenzioni, salvo la particolare disposizione che esonera dalla «Vanoni '74» coloro che, avvalendosi del condono fiscale, chiedono che il reddito di quest'anno (1973) sia calcolato forfettariamente in misura uguale a quello del 1972 con la maggiorazione del 10 per cento. Quindi, solo alla fine del 1974 si potrà dire, in certi casi, se la dichiarazione dovrà essere o no presentata e saranno applicate le nuove regole. Che cosa prevedono? L'obbligo di fare la dichiarazione per tutti coloro che abbiano anche altri redditi, oltre quelli di lavoro. Per coloro che godono di solo reddito di lavoro subordinato o a esso equiparato (salari, stipendi e pensioni) a parte quelli tassati alla fonte (obbligazioni ed esenti (bboni del Tesoro), di cui non si tiene comunque conto, è consentito non fare dichiarazione alcuna se non raggiungono le 840 mila lire annue. Se le superano possono sostituire la dichiarazione dei redditi con un certificato del datore di lavoro (o dell'ente che paga la pensione) indicante l'ammontare della retribuzione e le ritenute di imposta già effettuate purché dichiarino di non avere altri redditi e sottoscrivano detta dichiarazione. Se, però, si tratta della somma di redditi di diverse persone della famiglia — come moglie e figli minori — queste regole valgono solo se il reddito di lavoro complessivo è inferiore a 4 milioni annui.

I lavoratori «esonerati» da una vera e propria dichiarazione dei redditi (si tratti di esonero totale, come per chi non raggiunge le 840 mila lire, oppure dell'invio del certificato al posto della denuncia) non riceveranno più cartelle delle imposte. Tutti gli obblighi con il fisco saranno esauriti mediante le trattenute sulla busta paga.

Negli altri casi (per esempio quando vi sia la proprietà di un alloggio, oppure i redditi dei vari familiari superino nel complesso i 4 milioni) il fisco calcolerà la imposta complessiva, detraendo quanto già pagato per trattenute e invierà a versare la differenza. Per i redditi non di lavoro vi sarà anche l'Ilor (imposta locale sui redditi).

Nel rispondere alle sin-

gole lettere, ritorneremo su queste regole che si è ritenuto utile rispondere in modo unitario.

Siamo marito e moglie, entrambi lavoriamo alla Fiat. I nostri redditi sono quelli di due operai, poiché accumuliamo insieme, agli effetti fiscali, i nostri due stipendi. Quale duplice conseguenza vedremo dal 1° gennaio i nostri stipendi assoggettati da aliquota più alta e perderemo di conseguenza quelle detrazioni senza l'accumulo.

Mi sembra ingiusto e assurdo, mi vien voglia di dire: meglio vivere separati di fronte al fisco! Faccio inoltre presente che abbiamo due figli in tenera età e che per lavorare entrambi spendiamo 40.000 lire per la loro custodia. Si può detrarre questa somma?

(lettera firmata)

La quota esente, o meglio la detrazione di imposta è uguale per il coniuge a carico e per il coniuge che lavora. In un caso e nell'altro si detraerranno dalla tassa complessiva 36 mila lire per ogni coniuge, quindi 72 mila lire. Se poi tutti e due lavorano, avranno diritto all'ulteriore detrazione di lire 12 mila a testa forfettaria a meno che preferiscano chiedere le riduzioni di reddito per certe spese detraibili. Rimane invece ferma l'impostazione delle più alte aliquote progressive, che interessa tutti i lavoratori tenuti a fare la denuncia, o perché hanno altri redditi (per esempio un alloggio) o

perché il reddito, sommando quelli dei coniugi, supera i 4 milioni, anche se è di solo lavoro.

Quanto all'ultima domanda la risposta è negativa: è prevista solo la possibilità di detrarre le spese per scuole secondarie o universitarie, nei limiti delle tasse scolastiche di Stato.

Lavoriamo entrambi, io e mia moglie (operaia a Mirafiori) e abbiamo un figlio in età scolare.

Possediamo un alloggio in cui abitiamo, a Torino, che è gravato da un piccolo mutuo ed è intestato ad ambedue, e una monacamera in montagna, anch'essa gravata da mutuo, intestata al sottoscritto.

Dobbiamo fare la denuncia dei redditi, già nei primi mesi del 1974? Oppure per il loro modestissimo reddito non è il caso di fare alcuna denuncia?

Premetto, inoltre, che per la monacamera in montagna paghiamo già le tasse locali, equivalenti alla futura «Ilor», perciò per la suddetta «Ilor», dovrei già essere iscritto nei ruoli delle imposte locali e non dovrebbe occorrere altra denuncia.

(lettera firmata)

Quando al reddito di lavoro dipendente si aggiungono altri redditi (fabbricati) la denuncia dovrà continuare ad essere fatta, così come è obbligatoria oggi e avrebbe dovuto essere fatta negli anni precedenti. Infatti, la «Vanoni» si riferiva, oltre che ad altri tributi

re così di modificare quasi completamente i pezzi quando sono fabbricati in officina.

Ora la saletta è stata abolita per far posto a un ufficio. Capisco la necessità di spazio, ma non sarebbe stato più utile cercare un'altra soluzione?

(lettera firmata)

Risponde la direzione Progettazione. La sala proiezioni, di cui parla il lettore, è stata ripristinata al piano S del palazzo uffici di Mirafiori da alcuni mesi.