

illustrato fiat

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

anno XXIII - n. 4 - aprile 1975

○ **veicoli industriali**

otto giorni di fermata, tra marzo e maggio (oltre alla quarta settimana di ferie a Pasqua) - Il prossimo incontro di verifica della situazione avverrà non prima del 30 giugno

○ **automobili**

l'azienda espone la necessità di fermare la produzione da un minimo di 5 a un massimo di 14 giorni nei prossimi tre mesi - Richiesta dai sindacati una "pausa di riflessione" e subito dopo "incontri urgenti" con Fiat e governo

○ **ferie d'agosto**

sindacati e azienda hanno fissato il periodo delle vacanze estive: da lunedì 4 agosto a venerdì 22 agosto

pagina 3

uno stabilimento in Germania

inchiesta a Ulm dove si producono i veicoli industriali Magirus: 8 mila dipendenti, in una città di 130 mila abitanti, sul Danubio

pagine 11-14

tasse: cumulo per i coniugi

come funziona il sistema fiscale per marito e moglie negli altri Paesi del mondo

pagine 15-17

l'elmetto sul lavoro

perché, quando e come l'operaio deve proteggersi con il casco

pagine 18-19

la Fiat ai rally

le 124 Abarth impegnate nel campionato europeo

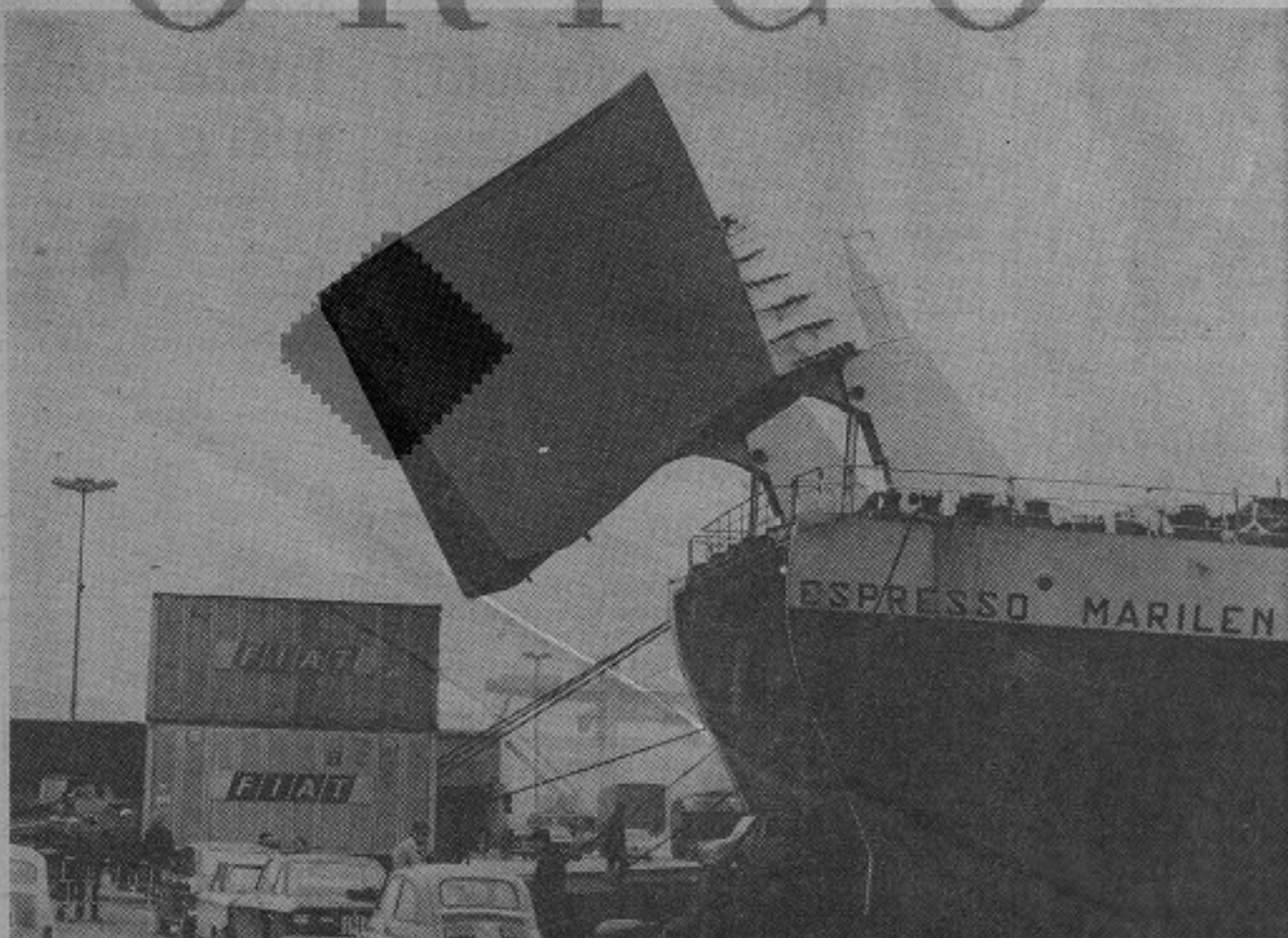
le Lancia Stratos in quello mondiale

pagina 27

una nave carica di cinquecento

viaggio lungo l'Italia - da Torino Lingotto a Termini Imerese - delle parti di "500": in camion fino a Genova, per mare fino a Palermo, e poi allo stabilimento, dove vengono montate

pagine 7-10



4

illustratofiat



Questo numero di "illustratofiat" viene stampato prima della quarta settimana di ferie (24-28 marzo), in un momento in cui le trattative fra sindacati e azienda sono sospese. Pubblichiamo il testo del recente accordo per i veicoli industriali e come si faranno le ferie di agosto. Per quanto riguarda l'automobile la Fiat ha fatto presente la necessità di sospendere la produzione da un minimo di 5 a un massimo di 14 giorni nei prossimi tre mesi. In questo numero del giornale una chiara spiegazione di come funziona la contingenza, e tutte le notizie sull'aumento delle pensioni e sul cumulo delle tasse.

Veicoli industriali e automobile, la situazione pag. 3
Contingenza uguale per tutti. Aumento delle pensioni e degli assegni familiari pag. 4
Uno dei primi collaudatori. Il medico di fabbrica pag. 5
La mensa. La banda musicale pag. 6
Inchiesta sul viaggio di un container da Torino a Termini Imerese pag. 7-10
Viaggio a Ulm: la Magirus pag. 11-14
Tasse: il cumulo dei redditi. Inchiesta su come pagano i coniugi nel mondo pag. 16-17
Antinfortunistica: l'elmo pag. 18-19
Gli ingegneri dell'auto: Giacosa e Lampredi pag. 20-21
Prezzi auto ai dipendenti pag. 23
Due libri per 2000 lire pag. 25
Il campionato rally pag. 27
Sport pag. 28
Rubriche pag. 29-33
Lettere di lavoratori pag. 34-36

Questo numero di "illustratofiat" è stato chiuso in tipografia il giorno 22 marzo, alle ore 19. La tiratura è stata di 248.000 copie.

illustratofiat

periodico mensile
del gruppo Fiat

Anno XXIII - Numero 4
Sandro Doglio
direttore responsabile

Direzione e redazione:
Corso Marconi, 10 -
Torino - Telef. 65.651

Pubblicità: P.E.C., via
Amedeo Avogadro 22,
Torino - Telef. 531.009

Tipografia: Editrice La
Stampa S.p.A., via Ma-
rengo 32 - Torino

Registr. presso il Tribu-
nale di Torino il 3-12-53

Printed in Italy

Il Giornale Le auto in Usa meno 34 per cento

La produzione automobilistica statunitense è diminuita in febbraio del 34 per cento rispetto al livello, già depresso, dell'anno precedente. Ciò è dovuto alle continue chiusure di impianti effettuate dalle fabbriche nel tentativo di ridurre le pesanti giacenze di automobili nuove rimaste invendute.

In febbraio, le 4 fabbriche automobilistiche Usa hanno prodotto 371.058 automobili contro 562 mila 240 nel febbraio 1974: un anno fa la produzione era già inferiore a causa della diminuzione delle vendite dovuta alla preoccupazione da parte degli automobilisti circa la disponibilità di benzina durante la crisi per l'energia.

Nei primi due mesi del 1975 la produzione è stata del 32 per cento al di sotto di quella del 1974. Il maggior calo di produzione è stato registrato dalla Chrysler, con il 51 per cento, seguita da vicino dalla Ford con il 49 per cento. La General Motors ha registrato la diminuzione più lieve: in febbraio la produzione è calata del 17 per cento. Sempre in febbraio, la produzione di autobus e autocarri è diminuita del 36 per cento rispetto all'anno precedente.

lauto-journal

Il motore dei ciclisti

«Ciclisti: piedi a terra, motori fermi». Il cartello stradale è categorico. Non rimane altro da fare che obbedire, onde evitare contravvenzioni. Ma sorge un dubbio: come si fa a fermare il motore di una bicicletta?



CORRIERE DELLA SERA

In costante aumento la durata della vita

Novità mediche sono state riferite alla Fondazione Carlo Erba dal professor Carlo Sirtori il quale, parlando della lunghezza della vita, ha riferito che vi è stato un costante lieve aumento: nel 1970 era di 70 anni e 9 mesi, nei tre anni successivi rispettivamente di 71 anni, 71 e due mesi, 71 e tre mesi. Sono state identificate due nuove differenze tra donne e uomini, che possono spiegare la ben nota maggiore longevità delle prime. Le donne hanno un 10% in più di globuli bianchi, ad azione difensiva, nel sangue.

24 ORE

A settembre targhe nuove

La consegna delle nuove targhe automobilistiche è ritardata di alcuni mesi. Soltanto tra agosto e settembre faranno la loro comparsa i tipi previsti dal decreto ministeriale dell'estate scorsa.

La crisi dell'auto ha rallentato il ritmo delle immatricolazioni e ciò ha provocato il rinvio.

La direzione della Motorizzazione civile, la quale ha anche fatto il calcolo delle vecchie targhe ancora in magazzino e deciso il periodo esatto di adozione dei nuovi contrassegni.

Per quanto riguarda Roma, la cifra stabilita per il cambio di targa è «Roma P 65001». Per raggiungerla si dovranno

fare circa 40 mila immatricolazioni. A Milano il cambio avverrà con la targa «MI X 30001» e anche in questo caso mancano 40 mila immatricolazioni. A Torino la prima targa di nuovo tipo sarà contrassegnata «TO N 00001». Questo traguardo sarà raggiunto dopo 80 mila nuove immatricolazioni.

vita Bello fumare di contrabbando

Il contrabbando di sigarette sta riprendendo con virulenza. Secondo alcune stime con puro significato indicativo, il ritmo attuale delle importazioni clandestine di tabacco coinvolgerebbe un giro di affari dell'ordine dei 200 miliardi di lire. La cifra è ancora molto lontana dagli oltre 300 miliardi l'anno che erano stati calcolati due anni fa, ma dimostra una ripresa di questa attività illecita conseguente, in gran parte, agli ultimi rincari dei prezzi stabiliti dal monopolio. L'aumento più vistoso del contrabbando sarebbe individuato nel Meridione e in particolare nelle località prossime ad importanti porti marittimi.

Al contrario di quanto avveniva alcuni anni fa, il grosso del contrabbando arriva attraverso il mare su rotte provenienti da Est.

Oltre che per la sempre più efficace azione della Finanza, negli ultimi tempi il fenomeno del contrabbando era

stato ridotto fortemente dalla svalutazione di fatto della lira. I rincari decisi a fine anno sul mercato interno ufficiale hanno dato nuovo «ossigeno» ai contrabbandieri.

Intanto si sono resi disponibili i primi dati sulle vendite di sigarette da parte del monopolio per il 1974. Questi sembrano confermare come nello scorso anno i contrabbandieri non abbiano avuto vita facile. Contro un aumento dei consumi in generale del 9,17 per cento (in totale sono state fumate 87.484 tonnellate di tabacchi), si riscontra una crescita del 15,70 per cento nei consumi di sigarette fabbricate in Italia su licenza estera e del 51,24 per cento di sigarette importate dal monopolio. Ciò sta a significare che molti fumatori che in passato si erano riforniti presso organizzazioni di contrabbandieri, avevano poi ripiegato sulla rivendita autorizzata all'angolo.

L'UNIONE SOVIETICA Sul ghiacciaio

Tre automezzi fuoristrada UAZ 469 hanno risalito il ghiacciaio dell'Elbrus, nel Caucaso, raggiungendo la quota di 4000 metri. I collaudatori si proponevano di mettere alla prova veicoli di serie su terreni di alta montagna e il loro impiego per il trasporto di soccorritori.

ANSA

Salto in lungo con auto

Il record mondiale di salto in lungo in automobile è stato battuto a Vienna dallo svizzero Dim Starc che, usando come pedana di lancio un trampolino alto cinque metri, è riuscito al volante di una «Peugeot 504» a sorvolare 28 automobili affiancate per un totale di 72 metri. Il record precedente era detenuto da un canadese.

AGENZIA ITALIA

Duemila donne guidano a San Marino

Il '74 è stato l'anno della donna motorizzata a San Marino. E' un fenomeno che ha avuto il suo boom in questi ultimi tempi: fino a poco tempo fa si contavano infatti sulle dita coloro che erano fornite di patente. Al 31 dicembre scorso le donne patentate raggiungono la riguardevole cifra di 2308 su un totale di 8745 patenti distribuite, vale a dire un terzo di quelle maschili.

San Marino detiene una media di motorizzazione ragguardevole: un automezzo ogni 2 abitanti. Tale media arriva addirittura ad un automezzo ogni 1,4 abitanti se si considerano insieme i mezzi di locomozione e quelli di lavoro, giungendo a 14.113 veicoli per una popolazione residenziale di poco più di 19.000 abitanti.

IL GIORNO

Inflazione: questo è il male più grave dell'economia

Il peggiore male dell'economia è in questo momento l'inflazione. Non tutti i Paesi, però, ne sono colpiti allo stesso modo come appunto si può desumere dalla tabella. L'inflazione lo scorso anno ha colpito con particolare durezza l'Italia, che ha registrato il più alto tasso di aumento dei prezzi nei Paesi della Cee e, nel mondo industrializzato, viene dopo soltanto al Giappone.

All'Italia, inoltre, spetta un secondo record: quello dell'aumento «negativo» dei salari. Infatti, se si con-

sidera il tasso di inflazione e lo si confronta con quello dell'aumento dei salari del 1974, se ne deduce che nei Paesi della Comunità solo in Italia e, seppur di poco anche in Irlanda, l'aumento dei salari è stato inferiore a quello dei prezzi. Come dire che il potere di acquisto reale delle famiglie, malgrado gli aumenti «nominali» dei salari, ha fatto un passo indietro. In questa triste graduatoria non siamo però soli: lo stesso fenomeno si è infatti verificato anche in Giappone.

PREZZI AL CONSUMO

ALIMENTARI

SALARI

	% aumento			% aumento			% aumento		
	Indice	negli	In	Indice	negli	In	Indice	negli	In
	1970	ultimi	un	1970	ultimi	un	1970	ultimi	un
	=100	3 mesi	anno	=100	3 mesi	anno	=100	3 mesi	anno
GERMANIA	130	+1%	+6%	125	+1	+5	157	+1	+12½
FRANCIA	143	+3	+15	147	+2½	+12	177	+3½	+20½
GRAN BRETAGNA	160	+6½	+19	178	+7	+18	184	+5	+21
ITALIA	159	+6	+24½	166	+8	+29	201	+4	+20
OLANDA	143	+3½	+11	134	+3½	+8	175	+½	+18
BELGIO	140	+3	+16	133	+2	+11	183	+5½	+23
DANIMARCA	150	+3½	+16½	153	+3	+12½	198	+6	+19
IRLANDA	165	+4½	+20	173	+6½	+20	188	+9	+19½
STATI UNITI	133	+3½	+12	147	+3	+11½	137	+2	+10
GIAPPONE	164	+4½	+25	171	+5	+31	212	-1	+26

Un mese di incontri fra i sindacati e l'azienda

La situazione dell'automobile

Accordo per i veicoli industriali

Nel mese di marzo c'è stata una fitta serie di incontri tra la Fiat ed i sindacati per affrontare i problemi riguardanti la « gestione della crisi ». Anche se il « confronto » non è facile per nessuna delle due parti, e nel corso delle discussioni si arriva anche a contrasti acuti, questo modo nuovo di intendere le relazioni industriali è certamente positivo.

Tre temi hanno avuto particolare rilievo nelle trattative di marzo: il ritorno all'orario pieno per la « 126 » e lo slittamento della quarta settimana di ferie per i lavoratori di Cassino addetti alla « 126 » e alla « 131 mirafiori »; l'accordo per le giornate di Cassa integrazione nei veicoli industriali; l'esame dei programmi produttivi del settore auto per il trimestre aprile-maggio-giugno.

Ritorno alle 40 ore per la "126" e rinvio della 4ª settimana di ferie a Cassino

Il significato di questi due provvedimenti è stato chiarito al tavolo del negoziato e può essere così sintetizzato:

- In un periodo di difficoltà come l'attuale è necessario cogliere con la massima tempestività tutte le occasioni di lavoro che vengono offerte dal mercato automobilistico. La concorrenza diventa sempre più serrata e non poter soddisfare le richieste dei clienti significa lasciare spazio alle altre Case automobilistiche.

- Per il modello « 126 » c'è stato un risveglio del mercato aiutato da una campagna promozionale particolarmente riuscita.

- La « 131 mirafiori » è in fase di lancio sui mercati europei ed è necessario poter consegnare le auto subito ai clienti esteri che via via ne facciano richiesta.

- E' stato ricordato che questo parziale risveglio del mercato non significa ancora una inversione di tendenza e il superamento della crisi che ha colpito, in tutto il mondo, il settore automobilistico.

- Nel corso della discussione la rappresentanza sindacale ha indicato due problemi che considera principali:

- 1) Una certa omogeneità negli orari di lavoro e per l'utilizzo della quarta settimana di ferie (risolto, perché lo slittamento della quarta settimana di ferie è avvenuto solo per tutto lo stabilimento di Cassino).

- 2) Garanzia per la ripresa produttiva sul modello « 126 » comporti il mantenimento dell'orario a 40 ore per un periodo apprezzabile. A questo proposito l'azienda dice: « Le previsioni, allo stato attuale dei fatti, consentono il mantenimento di tale orario sino al 4 settembre 1975 ».

Accordo per la Cassa integrazione del settore dei veicoli industriali

La discussione sui provvedimenti da prendere è stata preceduta da un'analisi approfondita del settore e delle prospettive. L'azienda ha risposto a tutte le domande e le osservazioni fatte dai sindacalisti. Sintetizziamo i principali argomenti trattati al tavolo del negoziato.

- La crisi del settore dei veicoli industriali è congiunturale (cioè dipende da fattori momentanei) mentre quella dell'auto è invece strutturale (cioè dipende da modificazioni che stanno avvenendo in tutto il mondo, dopo la crisi petrolifera). Per i veicoli industriali l'anno passato era stato favorevole, al punto da rendere possibile un parziale assorbimento di personale eccedente nel settore auto (il trasferimento di circa 3000 persone dall'auto ai veicoli industriali). Nell'autunno scorso si sono però verificati i primi sintomi di inversione di tendenza per una serie di fattori: mancanza di liquidità da parte degli imprenditori, per cui molti hanno rinunciato a ritirare gli autocarri già prenotati; ristagno dell'edilizia pubblica e caduta fortissima dell'edilizia privata; aggravamento delle condizioni del Paese.

- I sindacati hanno sostenuto che la Fiat « non deve adagiarsi e limitarsi a gestire la crisi ricorrendo

alla Cassa integrazione ». Il direttore delle relazioni sindacali Paolo Annibaldi, che guidava la delegazione dell'azienda, ha risposto: « La struttura del settore veicoli industriali è competitiva e in grado di cogliere tutte le occasioni di mercato che si presenteranno. Un positivo andamento nel settore è legato allo sviluppo della domanda in Italia e all'estero, su cui puntano tutte le risorse dell'azienda. Il problema immediato è comunque quello di gestire la congiuntura sfavorevole ».

L'8 aprile a Bruxelles sarà annunciata ufficialmente ai rappresentanti della stampa di tutto il mondo la nascita della Iveco; il raggruppamento formato dagli stabilimenti italiani di veicoli industriali della Fiat (Spa-Om-Lancia di Bolzano) con quelli francesi della Unic e con quelli tedeschi della Magirus Deutz. Questa holding porrà la Fiat ai primissimi posti in campo mondiale nel settore dei veicoli industriali.

E' stato chiarito che « sotto il profilo dell'occupazione la costituzione della nuova holding non modifica la situazione né crea difficoltà ».

- Perché è necessario il ricorso alla Cassa integrazione? Lo stock di veicoli industriali, in seguito alle cause esposte sopra, ha raggiunto quasi le 16 mila unità. Se lo stock salisse ancora gli oneri finanziari per l'azienda diventerebbero insostenibili. Nei primi due mesi del 1975 si è verificato un forte calo del mercato: del 65 per cento in Italia, del 40 per cento in Germania e del 60 per cento in Francia. A riprova della validità della Fiat nel settore è stato anche ricordato che le Case europee non sono riuscite ad affermarsi sul mercato italiano, mentre la gamma degli autocarri Fiat si va sempre più espandendo all'estero. Oggi il 50 per cento della produzione viene esportato e per il 1975 è previsto un 60 per cento della produzione venduto fuori Italia.

- L'accordo è stato raggiunto sulle seguenti basi:

- 1) Otto giornate di Cassa integrazione per la Spa di Torino (esclusi i lavoratori addetti al modello 682 ed ai motori per trattori); per la Om di Brescia, Milano (esclusa la Fonderia), Bari, Suz-zara; per la Lancia di Bolzano e per la Sot di Torino (officina telai). I giorni di Cassa integrazione sono: 20 e 21 marzo; 1, 11 e 18 aprile; 2, 9 e 30 maggio.

- 2) Quarta settimana di ferie a Pasqua.

- 3) Impegno della Fiat a perseguire l'obiettivo dell'orario di 40 ore settimanali fino al 31 dicembre 1975 « rilevando comunque che le prospettive per l'intero arco del 1975 sono strettamente legate, oltre che alle possibilità di mantenimento e di acquisizione di aree di mercato, ai concreti effetti degli interventi e dei provvedimenti pubblici nel campo dell'edilizia, dei lavori pubblici, del credito necessario e dei trasporti collettivi ».

- 4) Diritto della Fiat di promuovere un incontro non prima del 30 giugno del 1975 per « valutare l'andamento produttivo e le prospettive del settore anche per il secondo semestre del 1975 ».

Programmi per l'automobile nel trimestre aprile-maggio-giugno

Secondo l'accordo del novembre scorso la « verifica » avrebbe dovuto terminare entro il 7 marzo. Invece, è cominciata solo il 18 marzo (perché prima si sono dovuti risolvere i problemi riguardanti il ritorno alle 40 ore della « 126 » e dei veicoli industriali). Oltre al grave ritardo c'è poi stata una richiesta di sospensione del sindacato a causa del dissenso che si è manifestato con l'azienda sui problemi riguardanti le aziende fornitrici e gli appalti. I dirigenti sindacali hanno chiesto un incontro con la Confindustria e con i ministri del Lavoro, dell'Industria e del Bilancio.

Prima di questa sospensione della trattativa erano stati affrontati parecchi temi.

- Per il Mezzogiorno, su richiesta dei sindacati, la Fiat ha fornito le seguenti precisazioni: 1) Nello stabilimento di Napoli la produzione del furgone « 241 », che avrebbe dovuto cessare a metà del 1974, sarà proseguita fino alla metà del 1976, ferme restando le produzioni di cavi e ruote. 2) Nello stabilimento di Cassino saranno assunte 180 persone. 3) Per Termini Imerese non sono previste, per il momento, diversificazioni produttive. 4) A Termoli, per assicurare il lavoro, saranno trasferite lavorazioni da Mirafiori (cambio a quattro marce) e da Cento (lavorazioni meccaniche leve e albrini comando cambio) entro il 1976. 5) Per Sulmona non sono previste innovazioni o trasformazioni.

- Per l'inquadramento unico si è discusso sui criteri di inquadramento nella 3ª categoria super e sulle possibilità di crescita professionale e di passaggio a categorie superiori per gli appartenenti ad alcuni settori indicati dalle organizzazioni sindacali. Inoltre l'azienda ha proposto di iniziare un esperimento di « rotazione » di mansioni su una linea di montaggio, allo scopo di verificare la possibilità di favorire la « crescita professionale » degli addetti.

- Per l'ambiente di lavoro è stata affermata la necessità di riprendere e proseguire l'esame degli interventi già illustrati dall'azienda, tenendo conto delle esigenze prioritarie indicate dai sindacati.

- Per l'organizzazione del lavoro sono state ricordate le più importanti realizzazioni dell'ultimo periodo: la meccanizzazione su 7 linee di presse a Rivalta; la sostituzione delle giostre per il montaggio delle sospensioni e dei sedili con banchi a posti fissi a Mirafiori ed a Cassino; l'adozione di sistemi automatizzati per la lavorazione della « 131 » a Mirafiori; l'adozione di impianti di verniciatura a polveri eposidiche a Cassino, per eliminare i solventi.

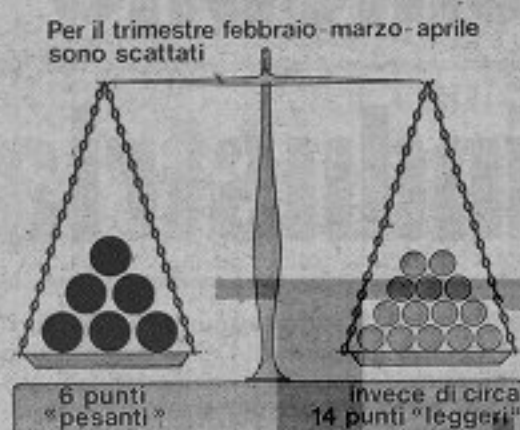
- Per le Filiali la Fiat ha comunicato che intende realizzare nei prossimi anni punti di vendita e di assistenza diretti alla clientela. Queste succursali affiancheranno le Filiali. Entro il 1978 le succursali dovrebbero essere 35-36 con una ridistribuzione (non un incremento) della manodopera attuale.

Le ferie d'agosto

AGOSTO 1975	
1	16
2	17
3	18
4	19
5	20
6	21
7	22
8	23
9	24
10	25
11	26
12	27
13	28
14	29
15	30
	31

Le ferie d'agosto partono quest'anno da lunedì 4 e arrivano fino a venerdì 22, il lavoro sarà interrotto da sabato 2 e riprenderà lunedì 25.

Punto di contingenza uguale per tutti (ma entro due anni)



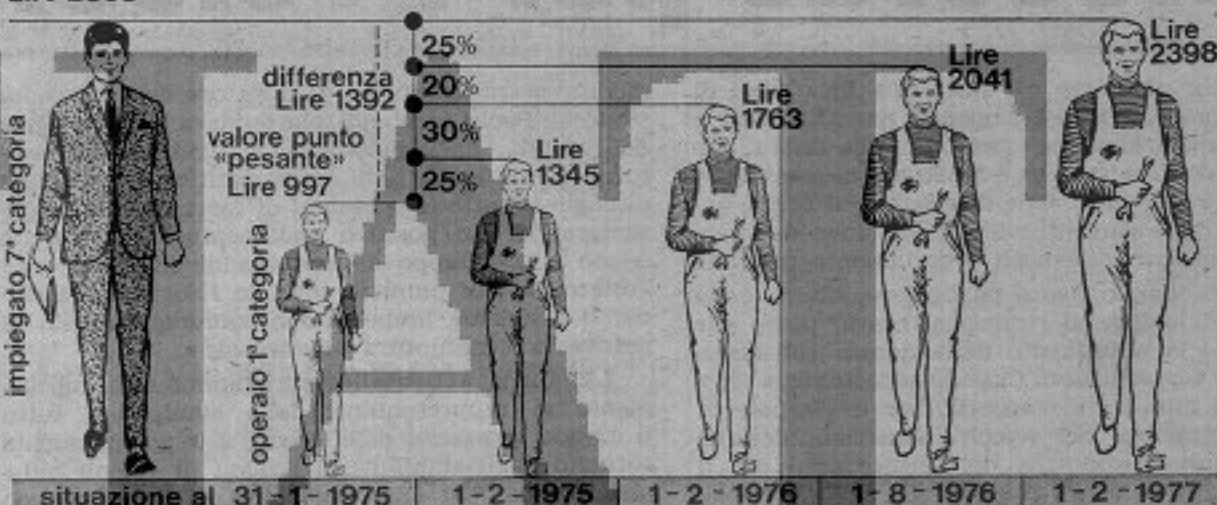
Azzeramento dell'indice

1 punto «leggeri» sono stati trasformati in punti «pesanti» moltiplicandoli per 2,52. Per ogni aumento del costo della vita scattano quindi meno punti ma valgono circa 2 volte e mezzo di più. Il risultato, nella busta paga, non cambia.

Elemento distinto dalla retribuzione

L'accordo interconfederale ha stabilito un aumento di 12.000 lire al mese uguale per tutte le categorie di operai e impiegati dal 1° febbraio '75. Quest'aumento — specifica l'accordo — gioca ai soli effetti della tredicesima mensilità, delle ferie, delle festività, dei permessi retribuiti, dell'indennità di preavviso e di anzianità.

valore punto «pesante»
Lire 2398



Situazione al 31-1-1975, prima dell'accordo interconfederale

Le quattro tappe attraverso le quali il valore del punto «pesante» dell'operaio di 1° cat. raggiungerà quello dell'impiegato di 7° cat.

Rivalutazione del punto

La rivalutazione, dunque, vuol dire che entro due anni (dal 1° febbraio 1975 al 1° febbraio 1977) il valore del punto «pesante» dell'indennità di contingenza sarà uguale per tutte le categorie di operai e impiegati. Gli impiegati di 7° cat. e di 6° cat. staranno fermi; tutte le altre categorie di impiegati e operai li raggiungeranno in quattro tappe (25% - 30% - 20% - 25% della differenza). Nel grafico sono illustrate le quattro tappe che percorrerà l'operaio di 1° categoria per il quale la differenza, rispetto all'impiegato di 7° categoria, era la più sensibile.

Aumento delle pensioni e degli assegni familiari

Le pensioni che con lo scatto di scala mobile hanno beneficiato dell'aumento del 13 per cento sono 10 milioni e mezzo, di cui 7.300.000 a carico dell'assicurazione generale obbligatoria dei lavoratori dipendenti. Il 57 per cento di queste, cioè 4.161.000 pensioni, risultano corrisposte nel trattamento minimo di legge. Le pensioni di importo compreso tra il minimo e 100.000 lire sono 1.800.000; quelle da 100.000 a 200.000 lire il mese 1.290.000; mentre 49.000 pensioni superano le 200 mila lire il mese.

Come si vede, la maggior parte di queste pensioni sono inferiori a 100 mila lire il mese e con l'aumento del 13% la loro capacità di acquisto resta quindi troppo esigua. Per questo, e per correggere le storture del sistema di scala mobile vigente al riguardo, i sindacati avevano chiesto che le pensioni di importo inferiore a 100.000 lire fossero aumentate di 15.000 lire mensili. Tra il ministro del lavoro e i sindacalisti si è convenuto invece di aumentarle di 13.000 lire. L'aumento assorbe quello del 13 per cento effettuato in seguito allo scatto di scala mobile. Se l'accordo sarà convertito in legge, il trattamento minimo di questi pensionati — che dal 1° gennaio '75 era di 48.550 lire mensili — passerebbe

quindi a 55.950 lire. Sempre a decorrere dal 1° gennaio '75 verrebbero aumentate di 13.000 lire anche le pensioni sociali che sono quelle assegnate ai cittadini di oltre 65 anni sprovvisti di altri mezzi per vivere. Questi pensionati hanno attualmente 29.200 lire il mese: ne percepirebbero perciò 38.850 dal 1° gennaio scorso.

Per attenuare in qualche modo i disagi che la grave situazione economica causa ai destinatari dei redditi più bassi, i sindacalisti hanno concordato anche un aumento degli assegni familiari. L'importo degli assegni per la moglie e ciascun figlio a carico dei lavoratori dipendenti e dei pensionati dell'assicurazione generale obbligatoria per i lavoratori dipendenti dovrebbe

passare perciò da 8060 a 9672 lire il mese.

L'aumento riguarda circa dieci milioni di persone. Ecco un confronto con la situazione in alcuni Paesi:

Italia — Gli assegni spettano per la moglie e per ciascun figlio a carico minore dei 18 anni (fino al 21° anno di età se frequentano una scuola media e fino al compimento del corso di laurea se universitari).

Francia — Per la moglie gli assegni non spettano. Sono dovuti per i figli, dal secondo in poi, nelle seguenti misure: 107 franchi (16.000 lire) per due figli; 284 franchi (42 mila 300 lire) per tre figli; 463 franchi (69.000 lire) per quattro figli, più 160 franchi (23.800 lire) per ogni altro figlio a carico. Gli assegni spettano fino al 15° anno di età dei fi-

gli e al 20° se studiano.

Germania — Nessun assegno per la moglie. Gli assegni spettano soltanto per i figli, dal secondo in poi, nelle seguenti misure: 50 marchi (13.750 lire) per il secondo figlio; 60 marchi (16.500 lire) per il terzo e per ogni altro successivo. Gli assegni sono dovuti finché i figli non abbiano compiuto 18 anni e fino al 25° anno di età se studenti.

Belgio — Nessun assegno per la moglie. Gli assegni spettano per ciascun figlio a carico: 694 franchi (12.500 lire) per il primo figlio; 1168 franchi (21 mila lire) per il secondo; 1636 franchi (29.450 lire) per il terzo figlio e per ogni altro successivo. Gli assegni spettano finché i figli non abbiano compiuto 14 anni e 25 se studenti.

Pensioni agganciate ai salari industriali

Governo e sindacati hanno raggiunto un accordo per l'aggancio delle pensioni alla dinamica dei salari. Il meccanismo comincerà a funzionare a partire dal prossimo anno.

I minimi per gli ex lavoratori dipendenti verranno stabiliti in una misura pari al 27,75 per cento per salario medio degli operai dell'industria, men-

tre i trattamenti superiori al minimo avranno un meccanismo diviso in due parti: una quota uguale per tutti e rapportata al costo della vita (in pratica, un valore-punto di contingenza che i sindacati chiedono venga fissato, per il momento, a 450 lire, mentre il ministro propone che sia 400 lire) e una quota percentuale ri-

ferita all'andamento dei salari netti.

In base alle previsioni dei sindacati sulla dinamica salariale dei prossimi anni, i minimi con l'aggancio saliranno l'anno prossimo da 55.950 a 63 mila 850 al mese, mentre le pensioni superiori al minimo avranno aumenti differenziali.

(Agenzia Italia)

Pagamento in banca

Lo stipendio in c/c

Gli episodi di criminalità che si susseguono quasi ogni giorno consigliano l'adozione di provvedimenti atti a ridurre almeno le occasioni di rapine, particolarmente in quelle aziende ove, sempre alla stessa data e sempre negli stessi uffici, avvengono massicce concentrazioni di denaro. L'azienda sta portando innanzi l'operazione pagamento degli stipendi agli impiegati tramite accredito su conti correnti bancari, anziché con denaro contante nella busta. Tale programma si sta attuando nell'arco dei primi sei mesi dell'anno. Intanto duemilacinquecento impiegati della sede centrale hanno ricevuto lo stipendio del mese di marzo con versamento in banca. Il 65 per cento dei dipendenti interessati ha aderito a questa forma di retribuzione.

A partire dal mese di aprile anche le competenze degli impiegati appartenenti alle sezioni in Torino del gruppo auto saranno accreditate su conto corrente bancario. Per gli enti fuori città, l'operazione entrerà in funzione a maggio.

In questo periodo, la direzione del personale ha distribuito ai dipendenti del gruppo attività diversificate il modulo di adesione. L'iniziativa riguarda circa quattromilatrecento impiegati e l'operazione andrà in vigore alla fine di giugno.

Abbiamo sentito le opinioni di alcuni dipendenti della Sede centrale.

Giovanni Balbo, 28 anni, lavora da quattro in Fiat, alla Direzione sviluppo quadri, in corso Marconi 10, terzo piano: «Ho aperto un conto — dice — in un istituto di credito vicino all'ufficio. E' stata una questione di pochi minuti. Perché ho accettato? Per avere la sensazione, purtroppo per ora è soltanto una sensazione, di risparmiare».

«Non ho scelto la formula dello stipendio in banca per un semplice motivo — dice Maria Rolando —. Da più di dieci anni sono cliente della posta di via Saluzzo e mi trovo benissimo».

Xavier de Maistre, ventisettenne, impiegato alla Direzione pubblicità, primo piano di corso Marconi 10: «Aprire un conto in banca e con quale convenienza? Ho bisogno del denaro contante subito, è ridicolo recarsi in banca lo stesso giorno dell'accredito per ritirare lo stipendio».

Caterina Pagliasso, 28 anni di anzianità nell'azienda, ha accettato volentieri di versare il suo stipendio su un conto corrente bancario: «Abito a Sommariva Bosco, nelle vicinanze di Torino, e prendo tutti i giorni il treno per venire in ufficio, preferisco viaggiare senza patemi d'animo».

Racconta Beria d'Argentine, uno dei cinque primi collaudatori Fiat

"Era una follia correre a 174 km quasi senza freni,"

«Sono io il più anziano collaudatore della Fiat», ha scritto Eugenio Beria d'Argentine, di 78 anni, dopo aver letto l'intervista di «Illustratofiat» (dicembre '74) a Domenico Masino (90 anni).

«In tutta la Fiat eravamo cinque collaudatori — ha insistito parlando con «Illustratofiat» — che lo ha incontrato in corso Moncalieri dove vive con una governante e un barboncino nano —: Bordino, Ferro, Felce, Biasin e io. Si era all'inizio del secolo, 1908. In quell'anno la Fiat ha cominciato a costruire anche biciclet-

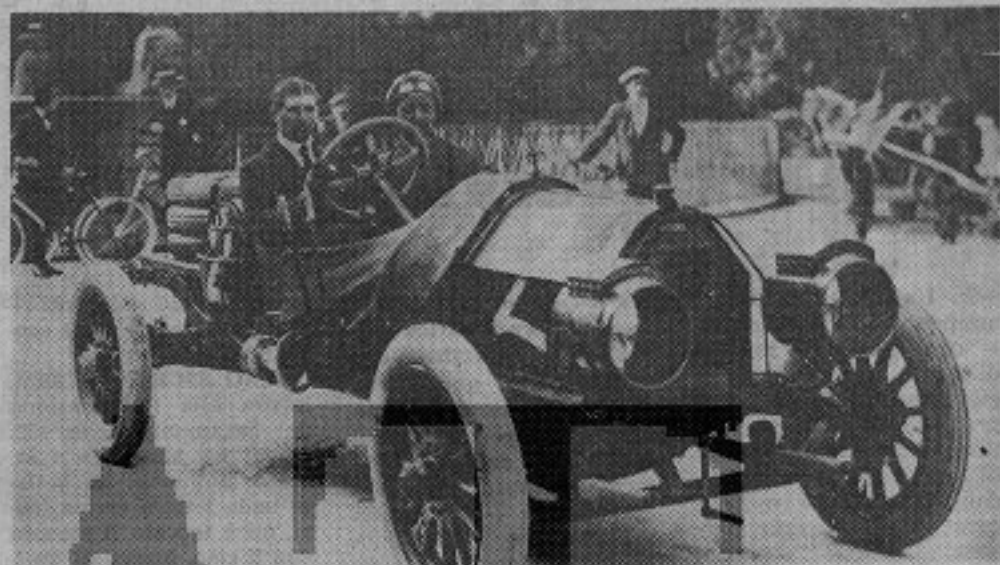
te e l'ing. Soria, l'allora presidente della Società, ne aveva regalata una a ciascuno di noi per fare una corsa fino a Stupinigi. La sera della gara è venuto a pranzo con noi il signor Edoardo, figlio del senatore Agnelli; con il senatore ero molto amico. Oltre a collaudare automobili, insieme al comm. Genaro ed al senatore Agnelli, andavo in collina a provare le mitragliatrici Fiat-Revoli, le stesse che ho usato qualche anno più tardi, nella prima guerra mondiale».

Alla fine della guerra, durante la quale diventa-

pilota d'aerei da combattimento, Beria d'Argentine lascia la Fiat («Non mi piaceva prendere ordini e alla Fiat trovavo sempre qualcuno che aveva "consigli" da darmi») e va presso la casa automobilistica Aquila Italiana: il nome di Aquila Italiana sarà legato alle vittorie di Beria d'Argentine sui circuiti internazionali. Infine corre con le automobili della S.p.A. (queste case automobilistiche diventeranno entrambe di proprietà Fiat).

L'anziano signore che oggi conversa amabilmente delle caratteristiche meccaniche delle vecchie automobili ha partecipato negli anni che vanno dal 1910 al 1925-'30 alle più importanti gare automobilistiche: Targa Florio 1913; Gran Prix di Lione (Aquila Italiana) 1914; Gran Prix di Pietroburgo (Aquila Italiana) 1914. Alla corsa di Pietroburgo si è presentato malgrado fosse reduce da un brutto incidente, causa di una lunga ferita alla testa non ancora completamente rimarginata. Gli organizzatori della gara non volevano lasciarlo correre ma si sono infine arresi davanti alla sua ferma decisione di parteciparvi ugualmente. E ancora: Susa-Moncenisio 1924 e Aosta-S. Bernardo dove si classifica primo campione assoluto della montagna.

Il figlio del presidente del Tribunale di Torino d'Argentine si dà all'automobilismo nell'epoca in cui le corse hanno una funzione importantissima sul piano tecnico e su quello della propaganda. Nessun collaudo era migliore delle competizioni sportive, nelle quali tutti gli organi meccanici veni-



Eugenio Beria d'Argentine, corridore ai primi del secolo e collaudatore Fiat

vano sollecitati fino all'esasperazione, permettendo di condurre preziose esperienze a beneficio delle vetture di serie, cosa che, mancando ancora i laboratori tecnologici attuali, non sarebbe stata possibile altrimenti. Il giovane nobile d'Argentine è trasportato dall'entusiasmo suscitato nelle folle dalle corse automobilistiche del primo dopoguerra, entusiasmo che ha molto influito sulla divulgazione e popolarità dell'automobile.

«Una follia — commenta oggi seduto dietro una scrivania — correre a quella velocità (174 chilometri orari) con simili macchine: quasi senza freni, le marce non erano sincronizzate, gli ammortizzatori erano balestre a molli protette da brandelli di camera d'aria».

Una follia che tuttavia ha dato all'ambizione del subol vent'anni l'affermazione che cercava.

«Il 14 dicembre scorso — ha scritto il quotidiano francese *Le progrès* — il decano del Gran Prix di Lione, Eugenio Beria d'Argentine, ha aperto la gara di vetture d'epoca organizzata dalla Bugatti e dagli amatori di vecchie automobili».

Per 48 ore il settantottenne ex collaudatore Fiat ha rivissuto il brivido della famosa prova disputata all'inizio del secolo.

Un tornio da legno col motore di un frigo

Livio Bianco, la personificazione del fatelo da voi. A dieci anni conduceva le mandrie in campagna, a diciotto ha conseguito la patente da camionista, e pur lavorando è riuscito a coltivare quell'innata fantasia creativa che molte persone gli invidiano. Entrato alla Fiat Lingotto a 27 anni, è passato nel '61 a Mirafiori al Collaudo Funzionamento Carrozzeria, e poi a Rivalta nello stesso settore di lavoro; oggi fa la spola tra Rivalta e Rivoli, dove abita.

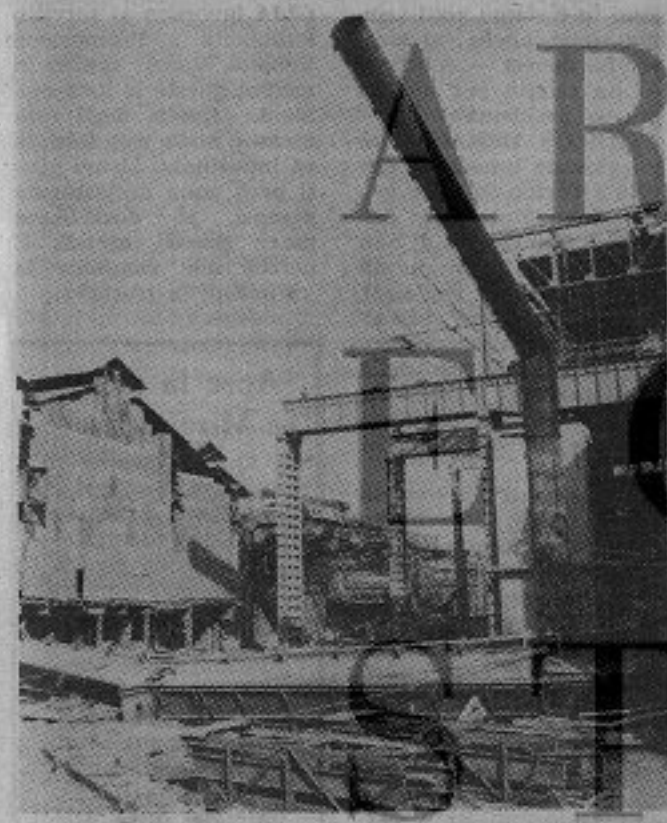
Bianco, da bravo cuneese cocciuto che non si arrende di fronte ad alcuna difficoltà, con il motore di un vecchio frigo e la

pompa di una demolita «600» ha costruito un piccolo tornio che gli serve per le modanature degli oggetti in legno. Nascono dalle sue mani oggetti bellissimi: mobiletti intarsiati, animali e maniglie di porte ricavati dai nodi e dalle contorsioni di radici d'alberi, ch'egli «sa» vedere e montare nella prospettiva giusta e nel taglio rivelatore. «Basta un po' d'immaginazione — dice Bianco — per saper vedere il mondo animato attorno a noi». E per vedere il mondo, d'estate, va in tenda con i suoi nell'alta Val d'Aceglia (verso la Val Maia), a duemila metri.



Caduta la ciminiera

Si eliminano i fumi rossi alle Ferriere di Torino



E' caduta un'altra ciminiera dei forni Martin alle Ferriere di corso Mortara a Torino. E' stata abbattuta sabato 8 marzo, tagliandola alla base con la fiamma ossidrica: il camino era alto 55 metri, pesava 270 tonnellate, con un diametro di base di 2 metri e 70 centimetri.

Ne rimangono ancora tre, in muratura. Anche per queste ciminiere il destino è segnato, è solo questione di tempo. Si sta così attuando il programma della Fiat tendente a migliorare la qualità dell'aria e per ridurre l'inquinamento atmosferico. Esistevano sei forni Martin alle Ferriere con altrettanti camini: tre sono stati abbattuti (uno nel 1973, uno nel 1974 e il terzo è quello in fotografia). Fumavano dal 1925 ed esalavano i famosi fumi rossi, uno degli aspetti più vistosi dell'inquinamento atmosferico, anche se non particolarmente nocivi. I restanti forni Martin cesseranno la loro attività nel corso dell'estate prossima.

La nota del medico di fabbrica

Saturnismo: malattia da piombo

Intorno al 1930 le maggiori industrie automobilistiche hanno adottato l'uso della discatura a tela smeriglio o a cilindro a tela smeriglio ruotante ad alta velocità per limare l'eccesso di piombo sulle scocche lungo le linee di montaggio. La lega al piombo stagno (75%-25%) o al piombo stagno antimonio (92%-3%-5%) serviva a colmare generosamente, con chili di piombo, i difetti derivanti dalla saldatura a punti — specie nei raccordi, ad esempio, fra il montante anteriore o posteriore e il tetto o il cofano anteriore o posteriore — o le ammacature della scocca.

Da allora, e sino a circa una dozzina di anni fa, nella lavorazione di lastro-

fatti in tutto il mondo casi di intossicazione da piombo (saturnismo). Naturalmente la lega al piombo era usata anche prima, quando la limatura si faceva solamente a mano sviluppando ugualmente polvere di piombo; ma ne sviluppava meno e sotto forma di particelle grosse e pesanti, mentre l'abbondante polverino sprigionato dalla limatura meccanica, essendo fine e leggero e restando più a lungo sospeso in aria, era respirato più facilmente e assorbito in quantità. Il problema si è risolto sia grazie alla prevenzione, sia migliorando la tecnica di saldatura, tanto che la intossicazione da piombo ha cessato di essere una malattia professionale.

In Fiat la limatura è

fatta a mano e fuori dalla linea, la tecnica della piombatura è stata perfezionata in modo da ridurre al minimo la quantità di piombo fuso e da non spargerne l'eccesso per terra, e si sono adottate misure di protezione sempre più efficaci. Rischi di saturnismo sussistono in lavorazioni come la fusione di piombo, delle sue leghe e di acciai al piombo, il patentamento dei fili, la lavorazione meccanica di getti verniciati al minio, la fabbricazione dei radiatori, la fusione di stampi e altre di minore importanza; comunque nella nostra azienda da molti anni non si osservano casi di saturnismo.

Il piombo, allo stato di polvere fine o di fumi che si sviluppano dal metallo

fuso sopra i 500°C, viene facilmente assorbito con l'aria che si respira; può anche essere ingerito quando si portano alla bocca le mani sporche o si mangia o si fuma nei locali di lavoro; respirare in continuazione durante le ore di lavoro una concentrazione di piombo superiore al 2/10 di milligrammo per metro cubo d'aria espone a pericolo di saturnismo.

Penetrato nel corpo, il piombo si distribuisce in quasi tutti gli organi e tessuti dove può causare, se in quantità elevate, danni e lesioni di vario genere. I più comuni sono l'anemia e la perdita di appetito; se l'intossicazione è grave si può scatenare la colica saturnina con violenti dolori al ventre,

stitichezza ostinata, spesso nausea e vomito, diminuzione dell'urina. La colica oggi può essere risolta in poche ore con rimedi molto efficaci.

Motori marini per i dipendenti

Nel numero scorso, abbiamo pubblicato la notizia dell'offerta della Whitehead Moto-Fides ai dipendenti Fiat riguardante il motore fuori bordo W 6 da 5,5 Cv. I prezzi, erroneamente indicati come scontati, sono in realtà di lire 195.000 per quello a gambo corto e di lire 204.000 per quello a gambo lungo (anziché rispettivamente di lire 230.000 e 240.000).

Il più affollato ristorante aziendale d'Italia

Mangiano in 80 mila ogni giorno

In Italia, nei ristoranti aziendali si distribuiscono — ogni giorno — milioni di pasti: alla Fiat, sono giornalmente 80 mila, in pratica è come mettere a tavola l'intera popolazione di Asti. I ristoranti aziendali Fiat possono ospitare ogni giorno 180 mila persone.

Soltanto cinque anni fa non esisteva nei vari stabilimenti della società alcun ristorante aziendale, ora ve ne sono 190. Nel 1943 per i 50 mila dipendenti c'era una distribuzione di minestra (il servizio è durato fino all'istituzione del ristorante); ne venivano consumate giornalmente 85 mila porzioni.

Nel mese di febbraio pressoché tutti i ristoranti aziendali hanno adottato la distribuzione dei pasti in otto diversi menu.

Abbiamo chiesto a un responsabile delle attività previdenziali se la nuova possibilità di scelta dei menu ha portato a un aumento del numero dei commensali. «L'affluenza è cresciuta — ci ha risposto — però la più ampia facoltà di scelta non ha fatto registrare un incremento di partecipazione, come avvenne lo scorso anno con l'accordo integrativo del nove marzo. In quella occasione il prezzo dei pasti fu ribassato da 548 lire a 176 lire per il piatto normale o dietetico e da 493 lire a 121 lire

per il ridotto; la rimanente quota era a carico dell'azienda. I dipendenti che usufruiscono quotidianamente del servizio sono circa il 50 per cento del totale, una delle più alte medie europee. Nel 1974 — conclude — sono stati serviti, presso i vari ristoranti aziendali, circa undici milioni di pasti».

Illustratofiat ha intervistato alcuni dipendenti della sezione Meccanica di Mirafiori. Qui i commensali entrano nella sala ristorante alle 12,20 ed escono alle 12, venti minuti dopo entrano i dipendenti del secondo turno, alle 13,30 quelli del terzo. Durante i giorni di cassa



Luciana Gnisin

integrazione i ristoranti rimangono aperti per i «comandati».

TINO BIGHIN, 27 anni, lavora alla fabbricazione del basamento della 132. «Oggi ho sbagliato a inserire il buono: ho bollato sulla lettera errata, così, mi è toccato il vassoio con il riso, invece di quello con gli agnolotti, pazienza. Mangio sempre alla mensa, costa poco e i pasti sono sufficientemente buoni».

Gli è seduto accanto GIACOMO VILLANI. «In mensa pranzo soltanto il lunedì quando faccio il primo turno, perché così ho il pane fresco e poi perché di solito alla domenica si va fuori e mia moglie non fa in tempo a prepararmi qualcosa per il giorno dopo».

«Da quando c'è la possibilità di scegliere più piatti, vengo in mensa sovente». E' GIUSEPPE TORCHIO che parla, operaio di 45 anni, da nove lavora in Fiat.

Ci spostiamo di tavolo. LUCIANA GNISIN, è entrata nell'azienda nel '69, è addetta alla lavorazione degli ingranaggi della «127». «Sì, ora la scelta dei menù è aumentata — dice — però i piatti sono sempre gli stessi. Sempre gli stessi gusti. Non parliamo della carne ai ferri, che poi non è ai ferri».

Con la signora Gnisin è d'accordo anche GRA-



I coniugi Di Maggio insieme sul lavoro, insieme alla mensa

ZIELLA DI MAGGIO. «Sono costretta a mangiare alla mensa per comodità. Cosa vuole, il costo è basso, e poi non farei in tempo a preparare tutti i giorni il baracchino per me e per mio marito». E indica la persona che le sta di fronte. Di Maggio sta pranzando silenzioso e scuote la testa in segno di approvazione. Tutti e due sono addetti al montaggio del differenziale della «128», lavorano a pochi metri di distanza. «Siamo stati assunti assieme — dice la donna — cinque

anni fa e siamo stati sempre vicini, anche sul lavoro. La mensa — conclude — ha risolto per me un grosso problema».

CARLOS BENAGLIA è un giovane brasiliano che vive a Torino da sette mesi. «Sono dipendente della Fiat Automobili di San Paolo, rimarrò in questa città ancora per tre mesi, sono in «prestato» con altri colleghi per conoscere un po' l'ambiente della «casa madre». I cibi della mensa? Sono abbastanza buoni, anche se diversi dai nostri».

«I dirigenti del servizio mensa, però, dovrebbero avere più fantasia — interviene PIETRO CARLONE —. L'altro giorno ho scelto l'arrosto e come contorno i piselli. Quando ho aperto il contenitore della carne, l'ho trovata già abbinata con i piselli: quindi avevo i piselli con l'arrosto più quelli del contorno. E poi i gnocchetti sono troppo pochi, a volte ci sono porzioni troppo scarse».

Dopo la sezione Meccanica di Mirafiori, siamo andati a sentire i commenti al ristorante della sede centrale, in via Barletti. La sala è piena: è il turno degli impiegati di corso Marconi 20, via Belfiore, via Giacosa.

MARIO CAPRIOLO della Costruzioni e Impianti: «E' da pochi mesi che pranzo qui, ma sono ormai anni che frequento la mensa aziendale. Preferisco i cibi Cipas a quelli Findus, ritengo valida l'iniziativa degli otto piatti intercambiabili, però bisognerebbe aumentare anche il numero dei menu».

NELLA TOSATTO e MARIO MAGLIONE, direzione Finanza, servizio Vendite, vorrebbero più verdure fresche: «Le costine per esempio sono immangiabili — dice la donna — lo spezzatino è pieno di grasso, la carne ai ferri è asciutta, senza gusto». Il collega suggerisce di servire il pollo in contenitori più grandi.

VITTORIO CARO, PAOLO GRECO, BEPPE PI-

GLIA lavorano al servizio Pubblicità e Promozione Vendite. Vanno spesso in mensa, queste le loro opinioni. «Quella degli otto menu è stata una iniziativa indovinata. Alcuni piatti però sono decisamente pesanti, si dovrebbero usare grassi vegetali. E perché non cambiare la varietà della frutta?».

Apri la mensa a Mirafiori

Questo mese si aprirà a Mirafiori il ristorante aziendale per i dipendenti della palazzina centrale, che può ospitare 1200 persone. Anche questa mensa, che funzionerà con il metodo self-service, distribuirà cibi precotti, confezionati sotto vuoto in appositi contenitori forniti da una ditta specializzata. Tali cibi giungeranno quotidianamente alle cucine dove verranno riscaldati.

I locali adibiti alla nuova mensa sono due e coprono una superficie di duemila metri quadrati. Una grande vetrata lunga circa 90 metri si affaccia su un prato.

La biblioteca del Centro

Il primo aprile è stata riaperta la biblioteca del Centro culturale. Era chiusa dalla fine di gennaio per permettere il trasferimento dei libri in via Carlo Alberto 63 (cortile del cinema Corso): vi si accede da un ingresso indipendente da quello del Centro culturale.

L'orario di apertura è il seguente: lunedì 15-18,15; da martedì a venerdì 9,30-12 e 15-18; sabato 9,30-12.

E' nata la banda musicale

E' nata la banda. Da qualche tempo una cinquantina di dipendenti si riuniscono una volta la settimana nella palestra Vittoria di via Massari, a Torino, per provare sotto la guida del maestro Cimellaro. Hanno per ora in repertorio alcune marce e sinfonie, l'ouverture del «Tancredi» di Rossini, una suite dal «Rigoletto» di Verdi.

I suonatori provengono da Torino, da Settimo, da Nichelino, da Moncalieri e da Bruino, due fratelli di 11 e di 12 anni arrivano da Verolengo, li accompagna il papà.

Il dott. Alberto Giraldo, responsabile delle iniziative culturali del centro sportivo, fa un po' la storia del complesso. «Per trovare notizie di una ban-

da formata da dipendenti Fiat bisogna risalire a più di trent'anni fa. La banda di allora, diretta dal maestro Crispini, aveva girato tutta l'Europa. La guerra la smembrò. L'anno scorso, il maestro Cimellaro, un impiegato di Mirafiori professore di clarino, con un gruppo di amici decise di riformare la banda. Mi fornì l'elenco di una trentina di persone. Da allora l'organico è andato aumentando: oggi, la banda è composta di cinquanta elementi, quasi tutti presenti il venerdì sera, quando proviamo. Le assenze sono principalmente dovute ai turni di lavoro degli operai. Tutti conoscono bene la musica, nessuno sfuggirebbe in orchestra. Purtroppo il gruppo non è ancora omogeneo: sono sufficienti clarini e trombe, ma mancano le armonie cioè gli strumenti che fanno l'accompagnamento. Ai suonatori forniamo esclusivamente la struttura essenziale: sala, leggit, strumenti non trasportabili e più avanti, forse, le divise. Purtroppo non abbiamo potuto accettare chi non possedeva uno strumento».

Abbiamo intervistato alcuni componenti la banda.

Mario Davezza, 27 anni, lavora alla Fiat Avio.

«Suonavo e suono la chitarra in un complesso, da qualche tempo mi sono appassionato al flauto. Un collega che già suonava nella banda mi ha invitato, ed eccomi qui».

Gaetano Saccone, 34 anni, è nato in provincia di Enna e fa l'elettricista alla Spa Centro. «Suono il contrabbasso ad ancia, è l'unico svago che ho. Vengo al Centro per frequentare un corso da cineamatore e così ho saputo della banda».

Vincenzo Sena, 38 anni, abita a Nichelino e fa il saldatore all'Osa Lingotto. «Quattordici anni fa, quando sono stato assunto, mi hanno detto che alla Fiat c'era la banda in cui avrei potuto suonare il mio clarinetto. Rimasi molto male quando scoprii che non era vero. Oggi sono finalmente soddisfatto».

Giuseppe Bajlo, 45 anni, impiegato alla direzione vendite ricambi. «Ho letto il comunicato affisso in tutte le sezioni e mi sono presentato immediatamente. Suonavo la batteria in un complesso, nella banda suono il tamburo. Dieci anni fa, alle Fonderie, avevamo formato una piccola orchestra. Un giorno siamo andati a Stupinigi a suonare per gli anziani».



illustratofiat sulla nave-container
che alimenta le linee di montaggio di un grande stabilimento del Sud

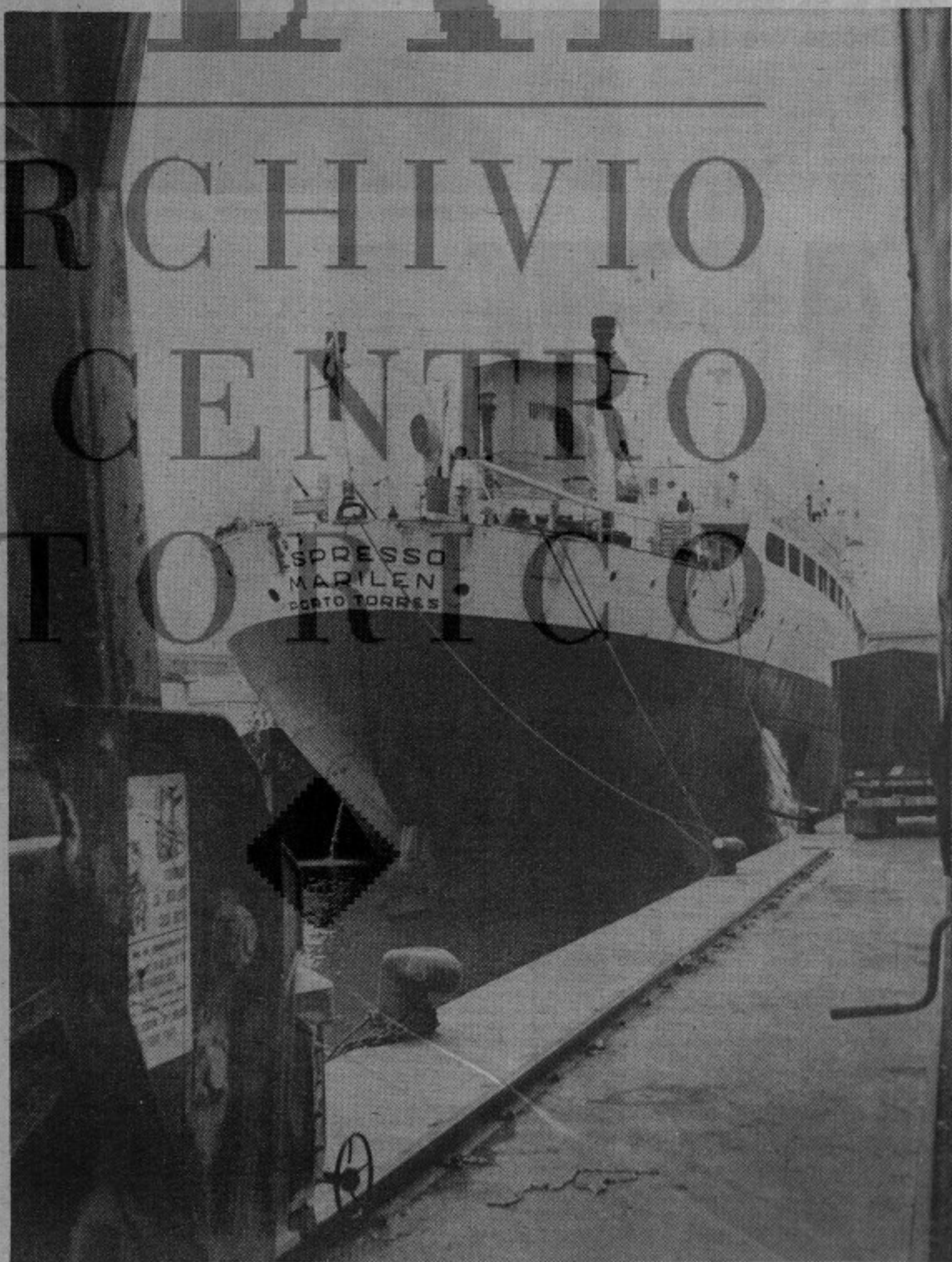
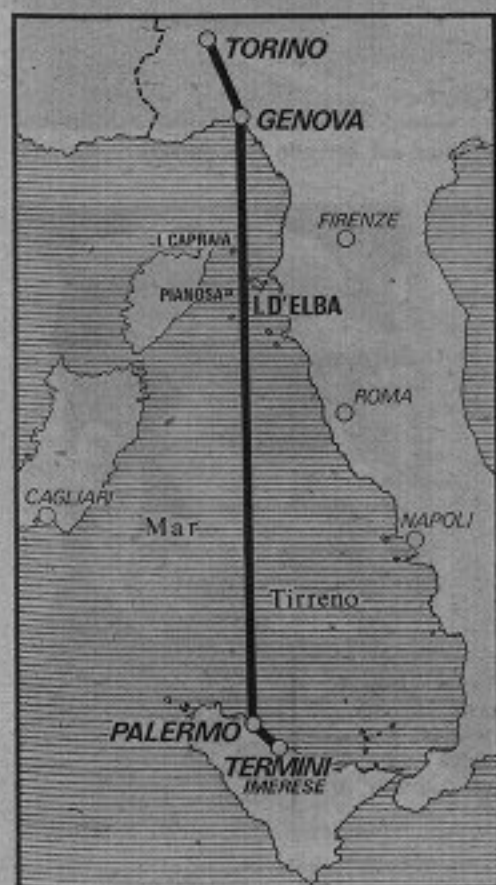
E' arrivata una nave carica di "500"

Nello stabilimento siciliano vengono assemblate 230 vetture al giorno - I pezzi sono trasportati in grandi cassoni metallici

La Fiat è forse l'unica azienda al mondo che produce particolari di un'auto in una città (Torino) ed effettua il montaggio a più di mille chilometri di distanza (a Termini Imerese). Come è possibile colmare lo spazio e il tempo che dividono i due luoghi e giungere al prodotto finale?

Allo stabilimento del Lingotto Presse di Torino sono stampate alcune parti della « 500 R »: la mascherina, le fiancate e i cerchioni. Questi pezzi sono inviati in container (così come avviene per ogni altra parte della vettura) alla fabbrica di Termini Imerese, in provincia di Palermo. A Termini viene eseguito il montaggio delle auto che, al ritmo di 230 al giorno, escono pronte per essere inviate alle loro destinazioni. I container (di alluminio, lunghi circa 6 metri, 2 metri e mezzo di larghezza e altezza, pesano 1830 chilogrammi e possono contenere 18 tonnellate di merce) sono usati per le spedizioni a Termini sin dal 1970, anno d'inizio dell'attività dello stabilimento siciliano, e continuano a percorrere i mille e più chilometri di distanza tra le due fabbriche su autotreni nei tratti Torino-Genova e Palermo-Termini, e su navitraghetto da Genova a Palermo. Nel 1974 sono state fatte circa 4300 spedizioni, una cifra interessante se presa in assoluto, ma che perde un po' della sua importanza se confrontata con il totale dei container che la Fiat spedisce annualmente: circa 30.000 nel '74.

« illustratofiat » ha seguito il viaggio, per terra e per mare, di alcuni container.



Partono diciotto container ogni giorno

Stabilimento Lingotto- Presse di Torino, ore 10,30

In questa fabbrica vengono stampate la fiancata, la mascherina e altre parti della «500». Il montaggio vero e proprio della macchina avviene invece a Termini Imerese, a trenta chilometri da Palermo. Il trasporto da Torino a Termini è effettuato con container.

«Non è questo uno dei traffici più significativi — dice il signor Antonio Core di 48 anni, uno dei responsabili dei trasporti della Fiat, ligure di nascita e torinese per lavoro —: nel '74 per esempio il totale delle spedizioni è stato di soli 4300 container, ma è ugualmente interessante in quanto collega direttamente Torino con lo stabilimento più a Sud d'Italia».

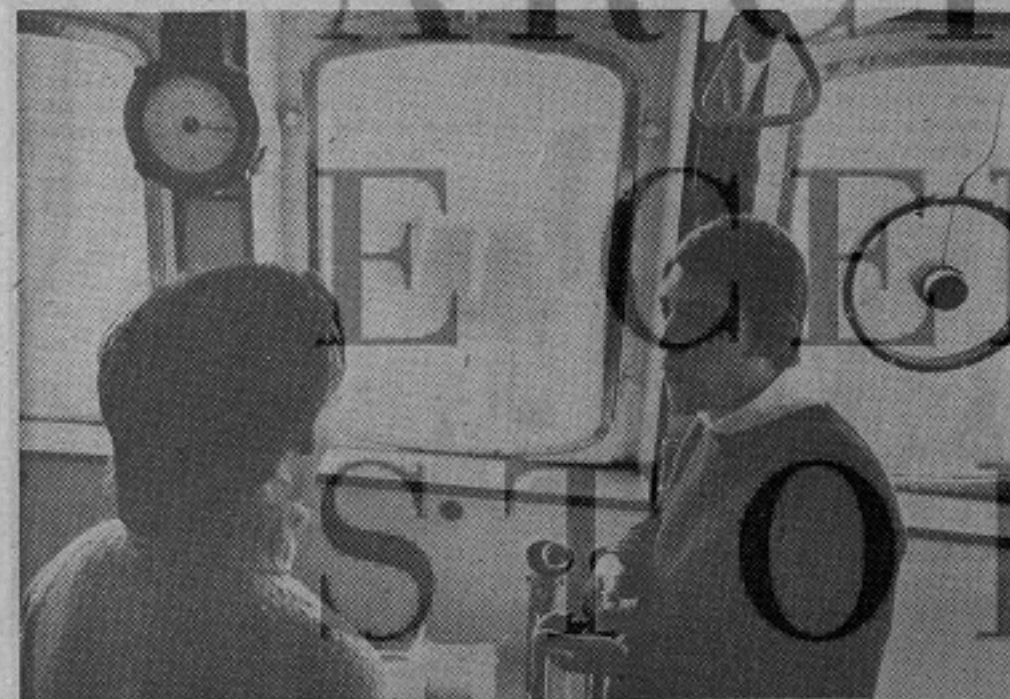
Il carrello che trasporta i pezzi entra ed esce dai sei container che sono davanti al magazzino e il carico è presto completato. «Adesso li mettiamo sugli autocarri e li portiamo al Drosso».

Zona di smistamento del Drosso, ore 11,30

Appena l'autocarro si ferma, un potente carrello elevatore afferra e solleva il container: «Lo chiamiamo Battioni — dice sorridendo il signor Core — dal nome della ditta costruttrice: è un bestione che alza con facilità più di diciotto tonnellate». Si muove veloce nonostante la mole e carica con precisione gli autotreni che sono in attesa di partire per Genova.



All'interno dello stabilimento Lingotto un carrello elevator carica le fiancate della «500» da sistemare sui container



Il Marilen è in navigazione: il secondo ufficiale Giuseppe Giamboi sul ponte di comando

Autostrada Torino- Tortona-Genova, ore 15,30

I due container escono al casello di Tortona per immettersi sull'autostrada Milano-Genova. «Certo è meglio il container del carico normale — dice l'autista dell'autotreno —. Le assicuro che non è piacevole uscire dalla cabina, magari sotto la pioggia, per assicurare il tendone di copertura o risistemare il carico».

Scendiamo, curva dopo curva, l'ultimo tratto di autostrada: sulla destra le raffinerie della periferia genovese e più avanti vediamo già le alte gru del porto. Sotto lo svincolo che immette nella zona portuale vediamo altri container, vivacemente colorati e con nomi e sigle di tutto il mondo.

Porto di Genova, Molo Canepa, ore 18,30

Una piccola gru scarica i contenitori e li trasporta nel piazzale di deposito, dove sono già allineati quelli che tornano vuoti da Termini verso Torino. Dopo una notte di sosta ripartiranno per le opposte direzioni.

Mercoledì Molo Canepa, ore 8

Il traffico sul molo è già intenso. Vicino a un traghetto c'è un via vai continuo di autocarri e di altri mezzi. La nave che li porterà, assieme ai container, a Palermo è il sul molo, a sinistra: è l'Espresso Marilen, di 8400 tonnellate: ha la prua aperta, sollevata verso l'alto, per permettere agli autocarri di scendere nella stiva e far salire i container in coperta: «Questo tipo di nave si chiama "roll on-roll off" — dice il primo ufficiale di coperta Giovanni Ghigliotti, 39 anni, che vive nell'entroterra ligure e quando torna a casa coltiva l'orto — questo strano nome indica che può imbarcare solo mezzi su ruote». Anche i container per essere imbarcati sono posti a due a due, uno sull'altro, su un carrello.

Ponte di coperta della "Marilen", ore 12

Le operazioni di imbarco sono quasi terminate. Il carico è assicurato con grosse catene da alcuni uomini affaccendatissimi. Un tempo a Genova si chiamavano camalli ed erano noti per la loro forza e le robuste spalle su cui porta-



Sulla banchina del porto una gru carica i container sul carrello che entrerà nella nave

vano i pesanti sacchi da caricare. I due che ora abbiamo di fronte non sono molto corpulenti e sotto la tuta da lavoro compaiono un'elegante camicia: «Questa operazione si chiama rizzaggio — dice uno di loro —. Bastano due persone per questo carico mentre, senza il container, ce ne sarebbero volute almeno sei».

Ponte di comando, ore 15

Precisi ordini a poppa e a prua con l'interfono: vengono tolti gli ormeggi. Fuori del porto il mare è increspato dal vento di tramontana. Una foschia improvvisa nasconde i contorni della costa. La linea della nave è resa più tozza dal container allineati in coperta: «E' molto più sicura così — dice il comandante Giovanni Maurini, 41 anni, sul mare da quando pescava grasseole al largo dell'isola dove è nato, Lussino, in Istria —; il container poggia su una base fissa e solida: non c'è pericolo che il carico si sposti, anche in caso di mare mosso».



Giuseppe D'Angelo assiste al «rizzaggio»

e attraversano in 30 ore il Mar Tirreno



Il comandante del Marilen G. Maurini

Ponte di comando,
ore 21

E' sopraggiunta la notte, in piancia non si possono accendere altre luci oltre a quelle dei quadranti di controllo. «Sono diversi anni che faccio questa rotta — ci rassicura il comandante — e devo dire che nel Tirreno si naviga bene, a meno che non capiti qualche avaria».

Ponte di coperta,
ore 23,45

Quasi all'improvviso appaiono alcune luci sul mare: «E' l'Elba, lì sulla sinistra, e a dritta c'è l'isola di Pianosa», dice il marinaio di guardia. Guardiamo fissi le luci lontane, ma presto il buio le inghiotte e rimane il sordo rumore delle macchine che scuote tutta la nave. Il marinaio continua a scrutare nel buio oltre la prua. L'abitudine e l'esperienza gli insegnano a non fidarsi del radar.



La nave ha lasciato da poco il porto di Genova: la prua solleva baffi di spuma solcando le acque del Tirreno

«Fate un articolo sulla nave?» — chiede all'improvviso — «Veramente siamo qui per seguire i container» — rispondiamo quasi scusandoci. «Prima era una petroliera — continua come se non avesse sentito la nostra risposta — poi sei o sette anni fa, l'hanno trasformata in traghetto. Così d'estate abbiamo anche i passeggeri che vanno a Palermo con la macchina». Dal tono con cui ha detto le ultime parole non ci sembra che sia molto contento della presenza di estranei a bordo, o forse è il solito modo un po' burbero della gente di mare. Nel dubbio preferiamo lasciare questa figura nella sua irreale penombra e ritirarci nella nostra cabina. La nave avanza sicura nella notte.

Giovedì
Sala pranzo
ore 7,30

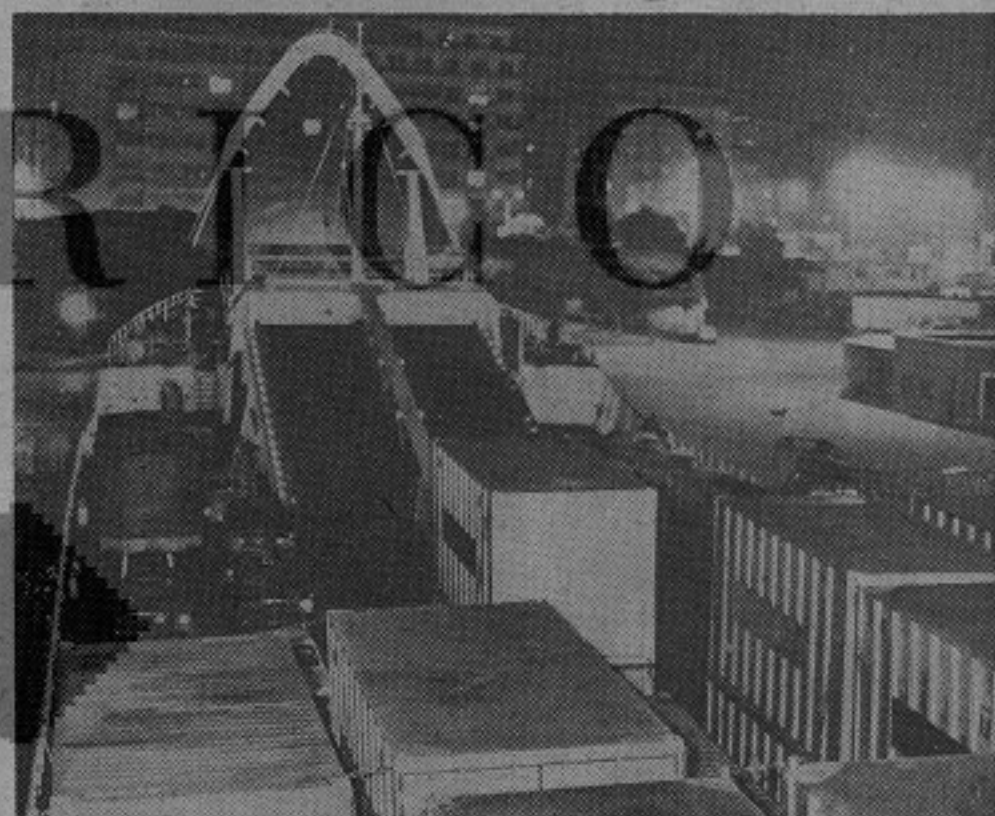
«E' pane di giornata e focaccia fresca — dice soddisfatto il cameriere Concetto Tomarechio, 53 anni, di Ragusa, costretto in una giacca bianca forse troppo aderente —. Il cuoco qualche volta mette poco sale nella pasta o troppe patate con il pesce — continua sorridendo il cameriere — ma il pane è sempre cotto al punto giusto». Infatti già alle sei del mattino, ora della prima colazione, si sente sulla nave un insistente e diffuso profumo di pane appena sfornato.

Ponte di comando,
ore 10,30

Le 30 ore che occorrono per andare da Genova a Palermo sono lunghe da passare anche per l'equipaggio. Si guarda il mare calmo che sfilava lungo le fiancate, il cielo grigio che si confonde con l'orizzonte. «Ero imbarcato su una nave che faceva le rotte atlantiche e stavo per avere il comando, ma mi toccava stare lontano da casa due o tre mesi ogni volta. Ho piantato tutto da un'ora all'altra e mi sono imbarcato sul Marilen — miugna il genovese Giuseppe Giambol, 27 anni, il più giovane ufficiale della sua compagnia».



I container sono tutti a bordo: si possono mollare gli ormeggi e partire



E' notte, il Marilen arriva nel porto di Palermo e attracca alla banchina

Sala mensa marinai,
ore 12,30

L'ora di arrivo è prevista per le nove di questa sera, ma già si fanno progetti per le poche ore che si possono passare a terra: «Appena arrivo telefono a mia moglie — dice con un sorriso arguto il marinaio Giuseppe D'Angelo, 49 anni, di Ragusa — gli altri marinai dicono che sono tanto brutto che potrei fare i film del terrore. Ma non tutti la pensano così: a casa mia mi stanno aspettando».

Porto di Palermo,
ore 21,15

Il Marilen ha attraccato e appena la prua si è alzata i marinai e gli ufficiali non comandati di guardia si affrettano a scendere a terra. «Chi viene al cinema con noi?», domanda uno. «Vi raggiungerò dopo, prima telefono a mia moglie», risponde un altro. Il centro della città è vicino ma bisogna affrettarsi, se si vuole arrivare in tempo per l'ultimo spettacolo.

da Palermo alla Fiat di Termini Imerese



La prua si solleva e il camion che traina il container prende terra

Venerdì Porto di Palermo, ore 8,30

E' ripreso sul molo, di fronte alla nave, lo stesso frenetico andirivieni della partenza da Genova. Si ripetono, in ordine inverso, le stesse operazioni del carico: tolte le catene di rizzaggio, le motrici agganciano i carrelli con sopra i container e scendono veloci sulla banchina. «Le operazioni continueranno per tutta la giornata — dice Ghigliotti — perché dobbiamo imbarcare anche i container vuoti in partenza per Torino». La sosta sul molo di quelli sbarcati è breve: caricati su autotreni sono già in partenza per Termini Imerese, dove si giunge dopo aver attraversato la città e percorso i circa trenta chilometri dell'autostrada che costeggia il mare.

Stabilimento di Termini Imerese, ore 11

Sul piazzale di fianco alla fabbrica sono allineati i container vicino al parco multicolore delle «500»: i pezzi e il prodotto finito. «Il container è stato da noi usato fin dall'avviamento dello stabilimento — dice l'ingegner Arcangelo Lauria, di 32 anni — poiché è il mezzo che meglio si adatta al trasporto via mare».

Piazzale di deposito, ore 12

In mezzo alle file di alluminio dei container ricompare il carrello Battioni: le stesse macchine, le stesse operazioni e la stessa atmosfera che avevamo registrato al Lingotto di Torino.



Il deposito sul molo, una breve sosta, poi l'ultimo tratto di strada



Un «muletto» estrae i pezzi della «500» per avviarli alle linee di montaggio



Il piazzale di Termini con i container e le utilitarie già completate

I container hanno percorso più di mille chilometri in quattro giorni, 18 tonnellate di carico ciascuno. Motrici, carrelli, elevatori, autoarticolati e navi hanno spostato, alzato e trasportato questi cassoni da Torino allo stabilimento Fiat più a Sud d'Italia. L'Espresso Marilen ha seguito una rotta che congiunge quasi in linea retta il porto di Genova con quello di

Palermo: 30 ore di navigazione su un mare grigio e calmo. I container hanno attraversato su autoarticolati le strette vie di Palermo, piene di traffico: poi l'autostrada fino a Termini Imerese. E ora, mentre state leggendo, le «500» costruite mettendo insieme i pezzi che il contenitore ha trasportato sono già in viaggio verso le loro destinazioni di vendita in tutto il mondo.



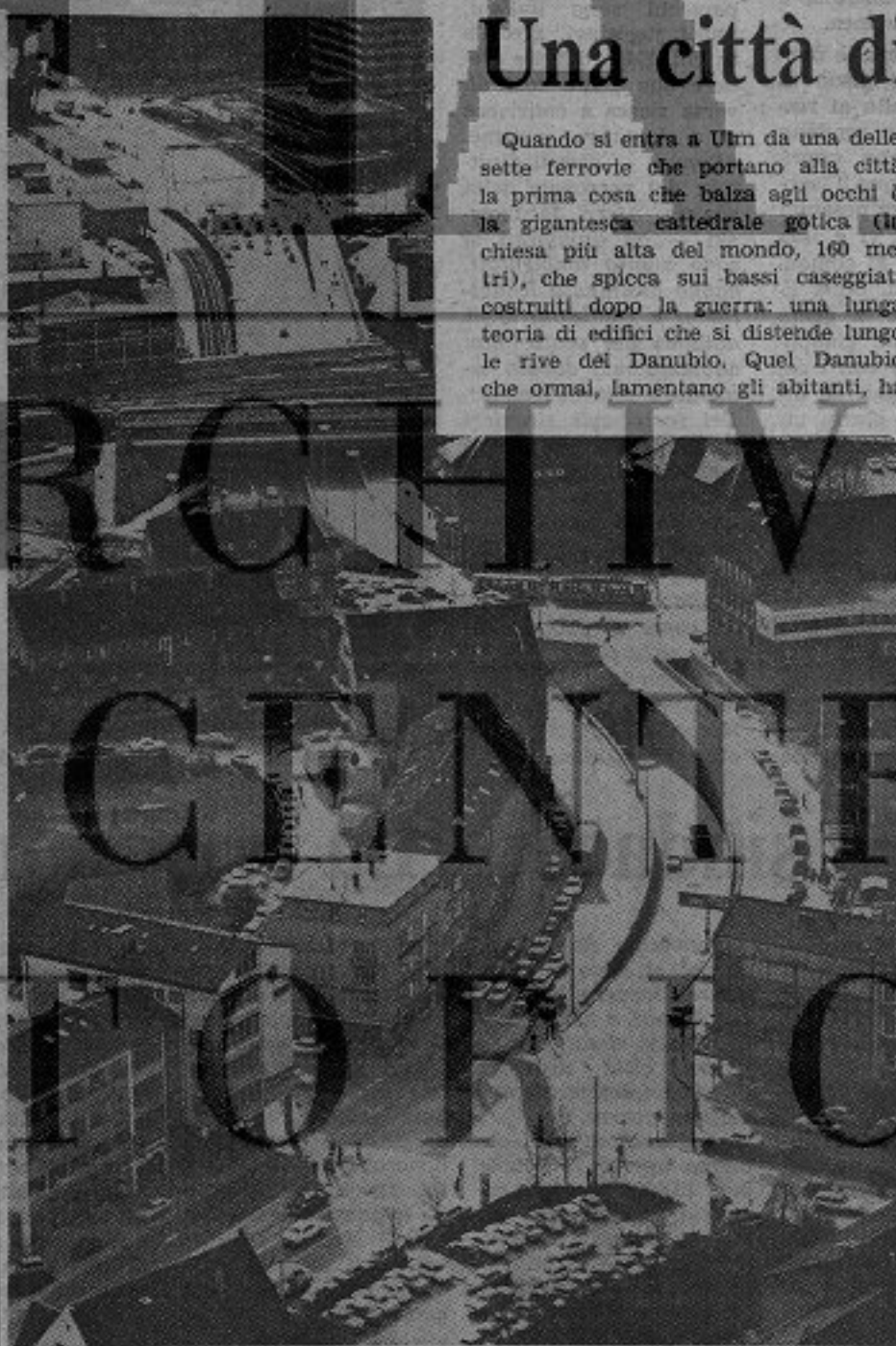
Viaggio nella Germania Occidentale sulle rive del Danubio

Nascono a Ulm i "giganti", Magirus

Nel 1974 la Fiat veicoli industriali e la Magirus, una delle maggiori fabbriche di « omnibus » (pullman) e autocarri della Germania Federale, costituirono una holding.

L'8 aprile sarà presentata a Bruxelles la nuova società Iveco, formata da Fiat veicoli industriali, Lancia veicoli speciali, Om, Unic e Magirus.

« illustratofiat » si è recato a Ulm, cittadina di circa 130.000 abitanti dove sono concentrati i maggiori stabilimenti della società tedesca e dove lavorano 8.000 dei suoi 11.000 dipendenti. Un viaggio per scoprire le condizioni di vita di uomini che fanno un lavoro simile a quello degli operai Fiat; vedere se hanno gli stessi problemi e come riescono a superarli specie in questo momento in cui la crisi economica sembra non avere risparmiato nessuno.



Una città di immigrati

Quando si entra a Ulm da una delle sette ferrovie che portano alla città la prima cosa che balza agli occhi è la gigantesca cattedrale gotica (la chiesa più alta del mondo, 160 metri), che spicca sui bassi caseggiati costruiti dopo la guerra: una lunga teoria di edifici che si distende lungo le rive del Danubio. Quel Danubio che ormai, lamentano gli abitanti, ha

perso il blu di una volta e ha preso il grigio-ferro dell'industria.

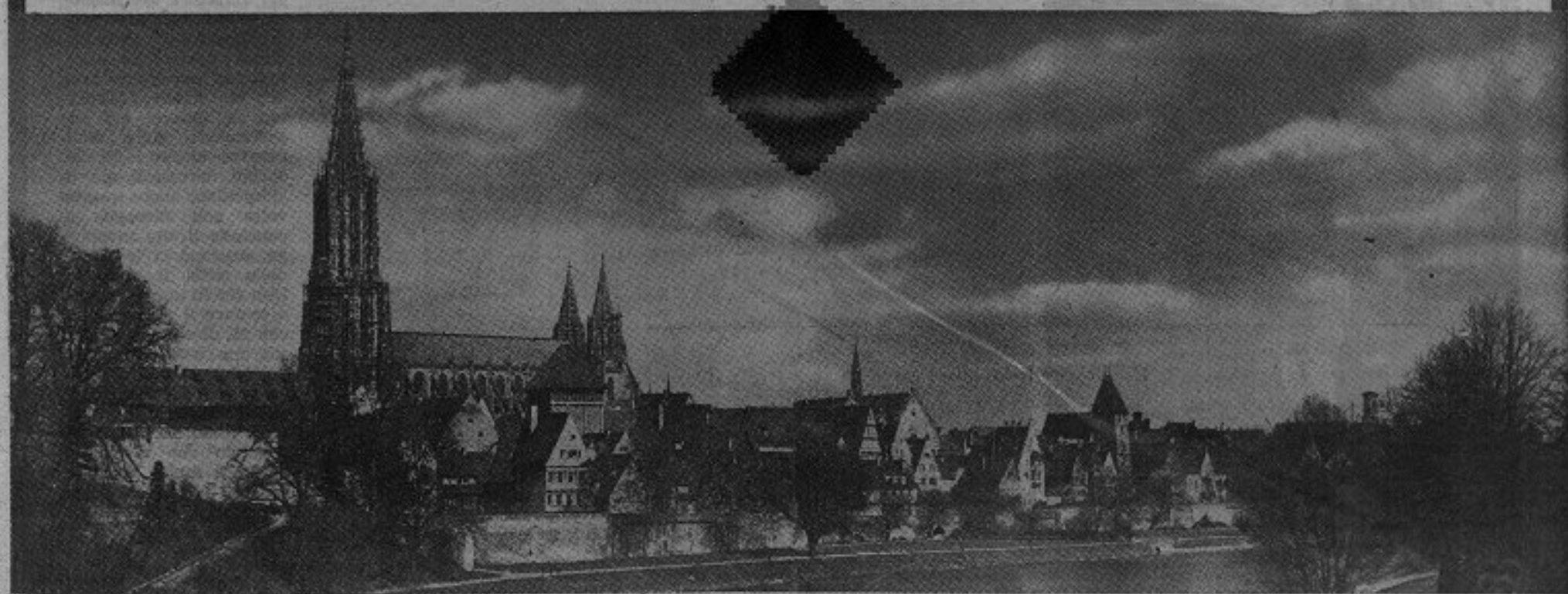
Della Ulm medievale e romantica non è rimasto quasi niente: la città, durante la guerra è stata distrutta per oltre due terzi, ma i tedeschi, con quello spirito pratico e organizzativo che li caratterizza, l'hanno ricostruita subito e in pochi anni è diventata un grande centro industriale.

La città è spaccata in due dal Danubio: sulla riva sinistra la vecchia Ulm con 100.000 abitanti; su quella destra Neu-Ulm con 30.000 abitanti che — anche se sembra assurdo — sin dal 1810 (anno in cui la città vecchia venne ceduta dalla Baviera al Württemberg) fa comune a sé.

Il centro della vecchia città intorno al duomo è pieno di grandi magazzini: traffico intenso, scarsità di parcheggio, via vai indaffarato. Poi l'oasi della grande isola pedonale affollata di gente: sembra di essere in un grosso paese in un giorno di festa. L'aria è frizzante, c'è profumo di birra e di würstel bruciati. Si sente parlare nelle lingue più disparate: gli immigrati sono moltissimi, un settimo della popolazione, e capita spesso di vedere tra i severi volti tedeschi, due occhi a mandorla, grandi baffi neri che scendono sul mento, e volti olivastri.

Ulm ha i problemi comuni alle grandi città specialmente quello del traffico, quando nelle ore di punta, si riversano sulle strade 36.000 pendolari.

Verso sera la città torna tranquilla: la gente si rinchiusa nelle birrerie, i più giovani nelle sale da ballo. Le strade diventano quasi deserte, animate soltanto dai fasci di luce che i negozi indistintamente tengono accese tutta la notte. Torneranno a rianimarsi soltanto all'alba quando dalle sette ferrovie e dalle sette autostrade che convergono sulla città cominceranno ad affluire i pendolari.





Su dodicimila dipendenti

Settanta veicoli al giorno

«Se Ulm va bene» si dice in città «vuol dire che va bene la Magirus».

Magirus: 11 mila 920 dipendenti (8900 a Ulm, 1789 a Magonza, più di 500 all'estero), circa 70 veicoli prodotti al giorno, il 75 per cento della produzione per l'estero e, di questa, il 25 per cento in Urss. La prima d'Europa per la fabbricazione di veicoli antincendio. La più grande fabbrica di Ulm da quando nel 1864 il primo dei Magirus, Conrad Dietrich, fondò un'impresa per la costruzione di materiale antincendio.

La Magirus «va bene»: da quando si è aperto un nuovo mercato in Russia la produzione è in aumento. Da novembre sono state assunte mille persone, anche se c'è il blocco degli immigrati dall'estero perché i tedeschi disoccupati sono molti.

A Ulm la Magirus ha tre stabilimenti e il circuito di prova prototipi. Poi lo stabilimento KHD che fornisce i motori. Nel primo, il più vecchio, vicino al centro della città, sono rimasti gli uffici, la vendita e il montaggio di alcuni motori: produzione destinata ad altri stabilimenti. Nel secondo si attrezzano veicoli speciali, i famosi camion dei pompieri, e tutte le cabine degli autocarri che confluiscono nel terzo stabilimento, l'orgoglio della Magirus, a 12 chilometri dalla città, la fabbrica di montaggio più moderna d'Europa nel settore.

Due linee a terra, parallele, una per i telai a tre assi, una per i due assi scorrono all'altezza del primo piano. Sotto, il magazzino da dove il materiale da montare viene portato in linea con altissimi carrelli elevatori e

gru. Da sotto arrivano anche i motori della KHD, trasmissioni e cambi.

Quando il telaio è attrezzato completamente le linee si uniscono. In alto scorre la giostra delle cabine e cassoni che scendono sui telai a comando. Al centro della fabbrica, in una sala con un grande calcolatore elettronico si controlla il percorso della linea.

Lo stabilimento è molto luminoso e pieno di colori: dal giallo al rosso al blu, che rendono l'ambiente meno opprimente. Comunque il lavoro è abbastanza pesante: tra gli operai vi è una sola donna: è al comando di una gru. Sulla linea si ritrova la gente più diversa: un giapponese, un hippy con i capelli lunghi legati da un nastrino, uno slavo, un italiano. Dal magazzino arrivano su un carrello elevatore cassette di birra, ci sono molte altre bottiglie vuote ammassate in un angolo. Il lavoro procede ordinato: un giro di bullone, uno scambio di parole dall'acento secco con i compagni, un lungo sorso di birra, un giro di bullone. Tutto sembra estremamente

razionale e calcolato. Un cofano di un camion che non chiude bene crea un certo disordine, finché un operaio a colpi di mano e vigorosi pugni non lo rimette in ordine: capelli neri e occhi scuri, l'operaio è senz'altro un italiano.

Dei duemila lavoratori immigrati alla Magirus parecchi sono italiani, molti jugoslavi, greci e turchi. Ed è difficile credere che gente così diversa riesca a convivere e a lavorare insieme. «Eppure — dice il direttore del personale della società, Herr Jacobowski — gli immigrati si sono subito ambientati, hanno assimilato le abitudini e tradizioni degli abitanti del posto: non abbiamo mai dovuto lamentare inconvenienti. Del resto agli stranieri viene offerto lo stesso trattamento degli operai tedeschi: stessa paga, stesse sovvenzioni. Forse hanno avuto qualche difficoltà a trovare un alloggio ma il tenore di vita, come si può vedere dalle auto posteggiate in città (per la maggior parte Bmw, grasse Ford, Mercedes...), è per tutti abbastanza alto».



Il nuovo stabilimento di montaggio: uno dei più moderni d'Europa



La zona pedonale nel centro della vecchia Ulm piena di gente

Il vice sindaco: «La crisi non ci tocca,,

«Nella nostra città — ci dice il dott. Gerhard Stuber, vicesindaco di Ulm — gli immigrati, in maggioranza turchi e slavi, si sono subito ambientati anche perché la popolazione li ha accolti e accettati. Ci ha ricevuto in una sala del municipio arredata severamente. Alla parete una grande pianta della città. «D'altra parte — continua il vicesindaco — noi avevamo bisogno di loro

e dobbiamo ringraziarli perché si sono adattati a fare i lavori più pesanti e ingrati, e hanno contribuito a ricostruire la nostra città distrutta quasi completamente nell'ultima guerra».

«In quarant'anni abbiamo aperto 75 scuole per 25.000 ragazzi, costruito 80 asili, l'università, un ospedale con mille posti letto. Sentiamo molto anche i problemi culturali e abbiamo rea-

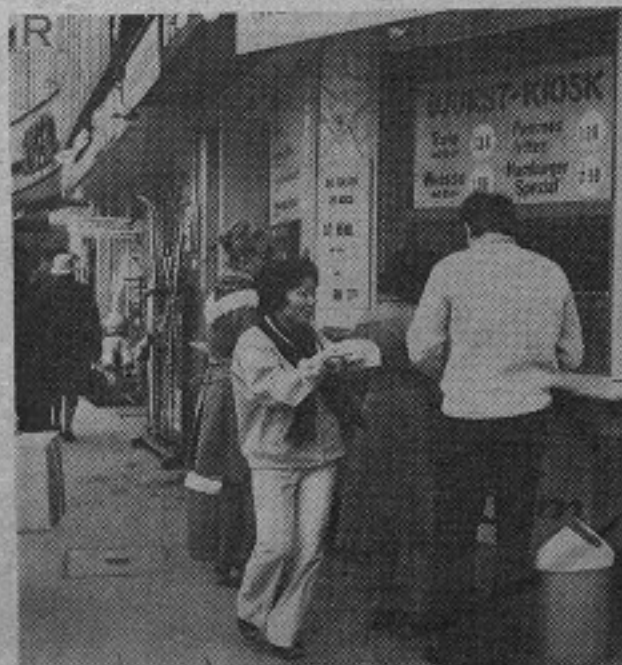
lizzato un nuovo teatro che è stato completamente pagato dai cittadini senza sovvenzioni statali. Per fare tutto questo abbiamo dovuto potenziare l'apparato industriale. Sono sorti anche parecchi problemi — continua il vicesindaco —. Gli operai, specie gli immigrati, faticavano a trovare casa e si sono riversati nei paesi della cintura. Abbiamo quindi un alto numero di pendolari, ma

abbiamo realizzato un efficiente servizio di trasporti pubblici. Rimane invece insoluto il problema del posteggio nel centro della città».

Parla fitto, con dati precisi e citazioni e sorvola sulle nostre domande specie per quello che riguarda l'alto costo degli affitti (90.000 lire per due camere e cucina) e la mancanza di alloggi popolari. Preferisce parlarci del continuo svilup-

po economico che non ha, almeno per ora, avvertito la crisi.

Dice: «In questo periodo non abbiamo subito recessioni di sorta soprattutto perché le industrie di Ulm (sono oltre 200) hanno una produzione diversificata. Le maggiori: "Telefunken" che produce televisori a colori e soprattutto "Magirus". A Ovest della città sta ora sorgendo un nuovo centro industriale su terreni comunali. Noi, per impedire speculazioni, prima ancora di programmare gli insediamenti acquistiamo i terreni che poi rivendiamo alle fabbriche». Chiediamo se, assieme agli insediamenti, sono stati previsti anche i servizi sociali necessari, ma il vicesindaco anche questa volta non raccoglie e conclude il suo monologo elencandoci le glorie della città: il sarto di Ulm che fu uno dei primi a tentare il volo umano con ali di stoffa e ci riuscì, ma una volta sola perché la seconda, quando spiccò il volo dall'alto della cattedrale, piombò a picco nel Danubio; Einstein che a scuola non era molto bravo e quando scoprì la legge della relatività tutti rimasero increduli.



In città ci sono parecchi immigrati: slavi, turchi, greci



Stazione degli autobus: i trasporti pubblici a Ulm sono molto efficienti

oltre duemila sono stranieri



Fase di assemblaggio cabine e cofani motore degli autocarri Magirus

30 anni senza scioperi

«Gli operai alla Magirus non si sono mai lamentati». E' il capo del consiglio di fabbrica che parla, Herr Schneider. Alto e grosso, capelli grigi, l'aria cordiale; seduti nel suo ufficio, ci offre il solito lungo caffè alla tedesca. Schneider lavora alla Magirus da 40 anni e non ricorda che dopo la guerra ci sia stato uno sciopero. «Forse una settimana gli impiegati, ma non ne sono troppo sicuro. Non ce n'è mai stato bisogno».

Il consiglio di fabbrica, formato, alla Magirus, da 31 membri, eletti da tutti i lavoratori, tratta con i responsabili del personale i problemi di ordine interno, come orari di lavoro, assunzioni, licenziamenti e via di seguito, mentre i sindacati si occupano del contratto, che noi definiremmo nazionale. Il consiglio di fabbrica si interessa dei problemi sia degli operai, sia degli impiegati.

Chiediamo a Schneider quali rapporti esistano fra le due categorie. «Tra

impiegati e operai non esiste l'unificazione perché gli impiegati non vogliono accettarla: si sentono privilegiati. Nel 1970, poi, c'è stato un aumento di salario solo per la loro categoria e la differenza si è ulteriormente evidenziata. Ma dal punto di vista sociale — continua Schneider — sono allo stesso livello. Fuori della fabbrica tutti uguali, anche perché i nostri operai hanno buone basi culturali e guadagnano molto bene. Un operaio che risparmia può anche avanzare i soldi per farsi una casetta. A Ulm poi hanno tutti questa aspirazione, che si tramanda da padre in figlio».

Da Schneider vogliamo ancora sapere quali saranno le richieste sindacali per il futuro. «Ormai c'è poco da chiedere: da pochi giorni si è concluso il contratto annuale e abbiamo ottenuto un aumento del salario del 6,8 per cento. In Germania se un operaio rimane disoccupato per

stipendio per alcuni mesi, il tempo necessario al sindacato per trovargli un altro lavoro. Se si ammalia la ditta gli paga il cento per cento per le prime sei settimane e se ha un'anzianità superiore ai cinque anni il periodo sale a dodici settimane, ma questo solo per noi della Magirus. Per l'assistenza ci sono le mutue che per legge devono essere in attivo e lo sono tutte».

«Oggi c'è proprio poco da lavorare per un sindacalista. Dopo la guerra si che si poteva creare. Alla Magirus siamo stati i primi a introdurre (mi sembra nel 1947) la settimana di cinque giorni con 45 ore lavorative». Gli chiediamo se la Magirus, visto che in città esiste il problema della pendolarità e degli affitti a prezzi altissimi, ha intenzione di provvedere in qualche modo. Schneider ci guarda sorpreso. Non capisce. «Per questo ci sono gli organi preposti, comunali e statali», dichiara reciso.

Prove su pista

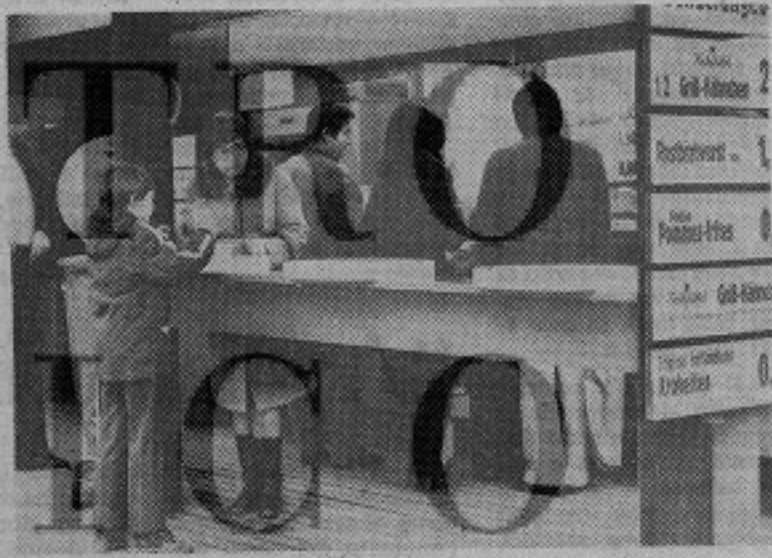
A pochi chilometri dallo stabilimento di montaggio c'è il circuito di prova per i prototipi; il percorso è «alla tedesca»: buche profonde, scalini di cemento, pavé, fango, guadi. I grossi veicoli affrontano gli ostacoli a una velocità incredibile e sembra che da un momento all'altro debbano sfasciarsi. Ma con le prove i tedeschi non scherzano: se il camion si rompe vuole dire che è «nicht gut» (non buono) per essere messo in circolazione.

I collaudatori del circuito, sono circa una decina, ci spiegano che i grossi autocarri vengono caricati con un peso pari al doppio della loro portata, «così stiamo nel sicuro».

Mentre assistiamo alle prove giunge un camion antincendio nuovo fiammante, bellissimo: ha il fascino di un giocattolo per bambini. Dietro, a piedi, una decina di vigili del fuoco in divisa: sono venuti a vedere il veicolo che verrà comprato dalla loro sezione. Seguono passo passo l'autopompa, si chinano, guardano le sospensioni, finché il veicolo non accelera e li semina. I pompieri impertinenti continuano il percorso, quasi a controllare tutti gli ostacoli.



Molte le lotterie: gli anziani sono i clienti più affezionati



Lungo le strade su tavoli all'aperto si mangiano würstel e patate fritte



Un camion dei pompieri in prova nel nuovo circuito costruito nel 1973

Un menu unico

Alla Magirus il primo turno di lavoro comincia alle 5,30 e termina alle 14, con mezz'ora di intervallo per la mensa. Il secondo va dalle 14,30 alle 22,30. Per gli impiegati c'è l'orario flessibile: si può entrare dalle 7 alle 8,20; dalle 12,30 alle 13 c'è l'intervallo e si esce dalle 15,20 in poi.

Mangiare alla mensa costa circa 400 lire. I cibi sono precotti, per un italiano è difficile giudicare la bontà o meno. Comunque abbiamo voluto provare e siamo andati a pranzo con gli operai tedeschi. Il menu è unico, non c'è scelta. Su un vassoio diviso in scomparti ci danno: zuppa di verdura, carne al sugo (sembra brasato), maccheroni scoditi, in-

salata verde. E si nota subito che mancano i bicchieri e il pane: bisogna prenderli a parte, perché ai tedeschi non piace il pane e difficilmente bevono mentre mangiano.

Seduti a un tavolino con tre operai siamo un po' incerti se affrontare subito la zuppa o prima i maccheroni. Chiediamo. Viene prima la zuppa, i maccheroni sono il contorno della carne. La minestra non incontra molto il gusto di un italiano e presto passiamo al secondo, la carne non è male e anche l'insalata verde, ma non ce la sentiamo di mescolarle con i maccheroni. E' chiaro che per i nostri gusti non è un ottimo pranzo, ma gli operai tedeschi hanno vuotato il piatto.



Che cosa dicono i lavoratori

Un italiano: "Mia figlia parla solo tedesco,,

Alla periferia di Ulm, in un vecchio caseggiato basso, abita Filippo Di Marco, immigrato in Germania 14 anni fa da Agrigento, Sicilia; lavora da sei anni alla Magirus. Davanti al portone la sua vecchia Opel di grossa cilindrata.

De Marco e la moglie Filippa ci accolgono con calore in un alloggio al piano terreno: mobili bianchi, ninnoli alle pareti, grandi bambole su letti e divani. Dei quattro figli la più piccola, quattro anni, risponde solo se si parla in tedesco, due, maschio e femmina, sono a scuola, la più grande è al lavoro alla Telefunkon. De Marco ci dice subito, con un accento che è una mescolanza di tedesco e siciliano, che in Germania si è trovato bene: «Sono venuto su con un contratto da muratore, poi ho trovato posto alla Magirus: monto le parti elettriche sui telai. Lo stipendio è buono, con il cottimo che scatta se la produzione supera 40 camion per turno raggiungo i 1400 marchi (circa 378 mila lire); ma solo di affitto se ne vanno 340 (91 mila lire), di luce 80 (21 mila lire)».

«E quello che costano i vestiti — intervengo la moglie, intercalando due parole in italiano e una in tedesco — e poi il mangiare, con tre figli dobbiamo fare sacrifici, tirare la cinghia, per arrivare alla fine del mese».

Fino a dicembre anche la moglie di De Marco lavorava in una fabbrica di guarnizioni in gomma, ma poi è stata licenziata insieme con altre trecento

persone... «Comunque io preferisco che mia moglie stia a casa — dice Filippo —, prima dovevamo spendere i soldi per tenere all'asilo la bimba, ci costava 200 marchi al mese (54 mila lire). Poi le donne devono fare i lavori di casa. Quasi sembra che abbiano tutte perso la testa, non vogliono servire l'uomo. Io, le mie figlie le tengo sempre in casa. La domenica usciamo insieme, le porto a messa, a volte al cinema...».

La moglie lo guarda e approva con un cenno del capo. «Ormai ci siamo abituati a questo tipo di vita. Abbiamo amici sia italiani sia tedeschi. I miei figli sembrano tedeschi, non vogliono nemmeno più mangiare come noi: preferiscono wurstel e senape a un piatto di maccheroni, ma devono andarseli a mangiare fuori. Tutti gli anni, d'estate, torniamo al paese a trovare i parenti, ma non ci "troviamo" più: la bimba più piccola, poi, non riesce a dire una parola, vuol subito tornare a casa, in Germania».

"Andiamo in ferie in Italia,,

Siegfried Garni, giovane caposquadra della Magirus, ci assicura che con l'aumento del costo della vita, se non si lavora in due, è difficile tirare avanti. Siamo nel suo appartamento, in un caseggiato non molto lontano dal centro: tre grandi stanze arredate con mobili moderni. La moglie

In un paese a una decina di chilometri dalla città, incontriamo Hermann Egle, davanti alla villetta di cui è proprietario, caposquadra degli operai del circuito prova Magirus. Sotto il braccio ha una cartella nera. «Siete in anticipo», ci dice. La moglie, bionda, occhi chiari, ci saluta dalla finestra. Fra le braccia la più grande dei tre figli, una bambina di sei anni; il maschietto di tre anni, molto vivace, corre incontro a suo padre; l'ultimo di appena tre mesi è nella carrozzina, sul balcone, anche se fa molto freddo e non c'è sole.

Dentro, la casa è mol-

to bella, moquette, arredamento moderno, veduta sulle collinette di fronte. Herr Egle l'ha costru-

ta 17 anni fa, gli è venuta a costare solo 50 mila marchi (13 milioni 500 mila lire); ha fatto molti

lavori da solo o aiutato da parenti e amici che abitano nello stesso paese. «Ma se cominciasse adesso — ci dice — non credo potrei permettermelo. Oggi i costi sono aumentati, occorrerebbero 200 mila marchi e bisogna averne 100 mila in contanti (27 milioni di lire), una cifra irraggiungibile per un operaio».

«Del resto oggi costa caro tutto — ci dice la moglie, che fino a qualche anno prima lavorava con il marito come disegnatrice —. Noi andiamo una volta la settimana in città a fare compere nei grandi magazzini perché si risparmia. La spesa più grossa, forse, è per i bambini. Queste scarpe — dice indicando le scarpette di stoffa e pelle del bambino di tre anni — le ho pagate 40 marchi (circa 11 mila lire). Di certo gli assegni che ci danno, 50 marchi per il primo, 70 per il secondo, 120 per il terzo non sono sufficienti a mantenerli». Herr Egle, oltre a lavorare alla Magirus, è anche consigliere comunale del suo paese. Gli chiediamo quali sono i rapporti con gli immigrati, specialmente con gli italiani. «Nella zona abitano circa 400 italiani, molti sono qui da 50 anni, uno è anche titolare di una fabbrica di bibite, con alcuni sono amici, non li considero stranieri...».



Filippo Di Marco, con la moglie e la figlia più piccola, è immigrato in Germania 14 anni fa

"Difficile oggi farsi una casa,,



Hermann Egle, moglie e 3 figli, capo squadra al circuito prova



Siegfried Garni con la moglie e la figlia più grande

(servizio fotografico di Erich Völmle)

TASSE Ecco il cumulo (non piace proprio a nessuno)

In Italia la tassazione cumulativa dei redditi conseguiti dai coniugi ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche continua ad essere oggetto di lunghe e accese discussioni. Nello scorso febbraio la Corte Costituzionale ha respinto l'eccezione di incostituzionalità sollevata sul cumulo dei redditi giudicandola inammissibile perché non rilevante nel processo in cui era stata avanzata.

La sentenza tanto attesa non ha corrisposto alle aspettative di molte famiglie italiane che confidavano nella possibilità di poter dichiarare singolarmente i redditi dei loro componenti così da non subire, per effetto della progressività delle aliquote, un prelievo fiscale superiore a quello derivante dalla tassazione separata.

Tra gli argomenti polemici a sostegno della ingiusta tassazione del «cumulo» figura la situazione di disparità che si crea tra i cittadini che vivono sotto lo stesso tetto senza essere legati dal vincolo giuridico del matrimonio ed i cittadini che sono sposati regolarmente.

Si deve precisare che il nostro sistema tributario ha già escluso dalla tassazione cumulativa i redditi minori.

Se il reddito complessivo lordo del contribuente, comprensivo dei redditi che gli sono imputati (ad esempio della moglie e dei figli minori conviventi) è inferiore a cinque milioni di lire, l'imposta è commisurata separatamente sul reddito complessivo proprio del contribuente e su quello di ciascun familiare al netto degli oneri deducibili relativi a ciascuno di essi. Le detrazioni d'imposta connesse con la fonte di reddito del contribuente e con la sua situazione familiare si operano però sull'imposta complessiva.

Il limite massimo di cinque milioni per più persone componenti una stessa famiglia è però evidentemente esiguo.

Gli esempi che seguono pongono in evidenza in che misura l'IRPEF incide sul reddito dei due coniugi a seconda che sia applicata separatamente o cumulativamente.

I) Al netto dei contributi assistenziali e previdenziali ed al lordo degli assegni familiari dei figli a carico il marito percepisce lo stipendio annuo di Lire 4.000.000 e la moglie di L. 2.000.000.

A) Tassazione cumulativa	
Imponibile	L. 6.000.000
IRPEF	L. 900.000
Detrazioni	
— Quota esente	36.000
— Coniuge a carico	36.000
— Due figli a carico	15.000
— Spese produzione reddito	72.000
— Oneri forfettari	24.000

IRPEF al netto delle detrazioni	L.	717.000
---------------------------------	----	---------

B) Tassazione separata			
a) Marito			
Imponibile L. 4.000.000	IRPEF	L.	490.000
b) Moglie			
Imponibile L. 2.000.000	IRPEF	*	200.000

Totale IRPEF	L.	690.000
Detrazioni	»	183.000

IRPEF al netto delle detrazioni	L. 507,000
---------------------------------	------------

Differenza tra tassazione cumulativa e tassazione separata	L. 210.000
---	------------

Tale differenza, data la sensibile progressività delle aliquote, diviene sempre più marcata con l'aumentare dei redditi.

Da alcuni mesi, uomini politici e rappresentanti dei lavoratori si stanno muovendo per modificare gli effetti economici della tassazione attualmente praticata col sistema illustrato nell'esempio precedente.

E' bene avvertire però che i redditi conseguiti nell'anno 1974 che si riflettono sulla dichiarazione che deve essere resa entro il prossimo aprile saranno tassati in «cumulo» se raggiungono e superano i cinque milioni.

Nel 1976 i coniugi pagheranno meno tasse

Mentre "Illustratosfiat" va in stampa è giunta la notizia che è pronto il disegno legge Visentini che contiene norme « correttive » sul cumulo dei redditi. Queste norme avranno validità sull'imponibile (relativo al 1975) che sarà dichiarato nel marzo 1976.

Il gettito del 1974

L'imposta sul reddito delle persone fisiche nel 1974 ha dato un gettito di 2242 miliardi di lire, mille miliardi in più rispetto alle previsioni: lo afferma la « Lettera finanziaria dell'Espresso » riportando dati tributari della Ragioneria generale dello Stato. Il gettito fiscale complessivo del 1974 è stato di 17.653 miliardi di lire (3789 miliardi più del 1973, pari ad un aumento del 27 per cento). Rispetto alle previsioni si registra un maggiore introito di 1545 miliardi di lire. Tra le altre voci, l'imposta « a tantum » sui veicoli e le imbarcazioni ha dato un gettito di 222 miliardi, inferiore alle previsioni. Le imposte dirette rappresentano in complesso il 32 per cento dell'entrata fiscale complessiva: la Ricchezza Mobile ha dato 1618 miliardi, la « Complementare » 397 miliardi, l'Irpef (Imposta sul reddito delle persone fisiche) 2242 miliardi di lire, l'imposta sulle società e quella sulle obbligazioni hanno apportato 376 miliardi, l'imposta sulle successioni e donazioni 100 miliardi.

zioni 89 miliardi, l'addizionale straordinaria alle imposte dirette 354 miliardi.

Le tasse e imposte indirette sugli affari hanno rappresentato circa il 26 per cento del gettito totale. L'imposta di registro (502 miliardi), di bollo dell'imposta (355 miliardi) delle tasse automobilistiche (165 miliardi) delle tasse sulle concessioni governative (157 miliardi), degli abbonamenti Rai-tv (138 miliardi), dell'Ige (138 miliardi). L'Iva sugli scambi interni ha fatto registrare un introito di 2783 miliardi di lire, inferiore alle previsioni per 1400 miliardi.

Tra le imposte sulla produzione e sui consumi e dogane (35 per cento del totale), le entrate maggiori sono quelle relative all'Iva sulle importazioni (2717 miliardi, superiore alle previsioni per 1417 miliardi) e all'imposta di fabbricazione sugli oli minerali (2503 miliardi).

Infine, i monopoli hanno portato 899 miliardi (5 per cento del totale) e lotto e lotterie 213 miliardi circa.

Oltre i dieci milioni più imposte nel '74

I dipendenti che nel 1974 hanno percepito redditi superiori a 10 milioni di lire sono tenuti a presentare la dichiarazione dei redditi anche se non posseggono altre fonti d'entrata.

Sulla scorta di tale dichiarazione il fisco provvederà a far pagare, nel 1975, i conguagli di imposta che per alcuni importi sono riportati nella tabella che segue:

Retribuzione	IRPEF d'acconto trattenuta dal datore di lavoro	Conguaglio che sarà iscritto a ruolo	Totale
11.000.000	2.340.000	50.000	2.390.000
12.000.000	2.660.000	100.000	2.760.000
13.000.000	2.990.000	150.000	3.140.000
14.000.000	3.320.000	200.000	3.520.000
15.000.000	3.660.000	300.000	3.960.000
16.000.000	4.010.000	400.000	4.410.000
17.000.000	4.350.000	500.000	4.850.000
18.000.000	4.700.000	600.000	5.300.000
19.000.000	5.060.000	700.000	5.760.000
20.000.000	5.420.000	800.000	6.220.000

I conteggi non tengono conto delle detrazioni personali spettanti a ciascun contribuente, né dell'eventualità che lo stesso rinunci alla detrazione forfettaria di 12.000 lire per chiedere la deduzione dal reddito complessivo degli oneri di cui all'art. 10 del DPR 597/1973 nella loro effettiva misura (interessi passivi, i contributi previdenziali volontari, i premi per assicurazioni sulla vita, le spese per cure mediche, ecc.). L'addizionale straordinaria colpisce i redditi al di sopra dei 10 milioni di lire solo per l'anno 1974.

Certificato del datore di lavoro per i compensi del '74

[illegible]

Nella prima decade di aprile ad ogni lavoratore verrà consegnato sul modulo qui riprodotto il « certificato » attestante le retribuzioni corrisposte dalla Fiat nel corso dell'anno 1974.

Tale certificato riporta fedelmente tutte le voci del modulo 101 ministeriale ed è stato approvato dai competenti Uffici fiscali. Per esigenze meccanografiche le voci sono disposte in caselle anziché in righe, conservando però la stessa numerazione e le stesse descrizioni del modulo 101 ministeriale: ad esempio, al rigo 3 del modello ministeriale « emolumenti netti » corrisponde la casella 3 « emolumenti netti » del modulo aziendale, e così via.

Il suddetto certificato verrà distribuito in 3 copie di cui:

- le **prime due** dovranno essere:
 - o **allegate alla denuncia dei redditi, mod. 740, da tutti coloro che sono tenuti a presentare la denuncia stessa. Allegare il certificato è di estrema importanza poiché solo così il lavoratore usufruirà dello scomputo dall'imposta delle trattenute già effettuate dal datore di lavoro;**
 - o **presentate all'Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette, da coloro che sono esonerati dall'obbligo della denuncia. In tale caso gli interessati dovranno datare e sottoscrivere l'attestazione che risulta alla Sez. VII a tergo del certificato stesso;**
- la **terza copia** dovrà essere trattenuta dal lavoratore.

Come sono tassati i coniugi

«illustratofiat» ha compiuto un'indagine conoscitiva della situazione fiscale dei «coniugi» dei vari Paesi del mondo, precisamente di Gran Bretagna, Francia, Belgio, Svezia, Germania Federale, Unione Sovietica, Spagna, Stati Uniti d'America, per offrire ai lettori possibilità di confronto rispetto al «cumulo dei redditi» vigente in Italia.

Il frutto delle riforme più favorevoli è conseguente alle pressioni esercitate dai contribuenti e principalmente dalle lavoratrici, spesso dalle femministe, perché impostate come liberazione della donna. In alcuni casi, come è avvenuto negli Usa, risultati positivi si sono avuti anche per chi fa la denuncia singola, perché nubile o scapolo.

Amaramente si constata che il nostro Paese, con la recente riforma fiscale, non solo colpisce più duramente che altrove i redditi di puro lavoro, ma considera in misura non equanime la donna che lavora. E ciò avviene per la prima volta, guarda caso proprio nel 1975, proclamato dall'Onu l'«anno della donna».

SVEZIA

Tassazione individuale

Già dieci anni fa si discuteva in Scandinavia l'ingiustizia del cumulo dei redditi dei coniugi.

Per un principio di giustizia e per dare una sostanza economica ai tanti discorsi sull'emancipazione della donna, in Scandinavia (con la riforma fiscale attuata nel 1970) si abolì quindi il cumulo dei redditi e gli si sostituì un sistema di tassazione individuale nel quadro del quale i coniugi possono beneficiare (diciamo beneficiare) delle previdenze previste per i nuclei familiari (i legislatori svedesi hanno ad esempio accomunato ogni tipo di convivenza senza indicare il solo matrimonio, ma anche l'unione sulla parola o il fidanzamento con coabitazione e così via) eseguendo le trattenute su una delle dichiarazioni dei coniugi.

Si è partiti dal presup-

posto che due persone non siano unite nella maniera «antica» ossia un coniuge lavora e l'altro cura la casa e la prole, ma che entrambi abbiano un'occupazione. Se poi uno dei coniugi non lavora, allora l'altro ha diritto a detrarre dal proprio reddito la somma di 5000 corone (circa 800.000 lire) in quanto la famiglia in parola si trova in una condizione di svantaggio rispetto a quelle in cui entrambi i coniugi lavorano.

I legislatori scandinavi, al contrario dei legislatori italiani che hanno visto soltanto i vantaggi di un reddito doppio, colpendo inesorabilmente la famiglia, hanno esaminato accuratamente le varie situazioni che si possono creare in seno ad un nucleo familiare ed hanno accompagnato le tabelle di tassazione fiscale con un altro sistema di tabelle di sussidi che non lascia nessuno scontento o ingiustamente colpito.

Facciamo un esempio:

Famiglia Stenmark	Corone
Guadagno annuo	40.000
Trattenuta (moglie che non lavora)	5.000
Netto	35.000
Imposta diretta sul reddito	12.000
Netto	23.000



Contributo statale per la casa	9.000
Introito netto annuo	32.000
Signor Svensson	Corone
Guadagno annuo	40.000
Imposta diretta sul reddito	18.000
Signora Svensson	Corone
Guadagno annuo	30.000
Imposta diretta sul reddito	12.000
Totale netti dei due coniugi	40.000
Contributo statale per la casa	3.000
Introito netto annuo dei due coniugi	43.000

Osservando i due casi a prima vista può sembrare che non valga la pena che la moglie lavori in quanto il suo apporto è praticamente di sole 11.000 corone per un intero anno lavorativo, ma si deve pensare che se il signore e la signora Svensson non fossero stati sposati non solo avrebbero dovuto pagare le stesse imposte ma non avrebbero ricevuto il contributo statale per la casa.

Un tempo, facendo l'accumulo dei redditi del signore e della signora Svensson si sarebbe adottata una tariffa unica che avrebbe implicato ben 36

mila corone complessive di tassa e avrebbe tolto ai coniugi Svensson qualunque diritto a sussidi statali per la casa.

Si può quindi dire che con la nuova legge che ha tolto l'accumulo dei redditi, i coniugi Svensson guadagnano ben 9000 corone.

Per quanto riguarda la nuova tassazione in Italia, gli esperti fiscali scandinavi si sono rifiutati di credere che uno Stato moderno voglia far adottare delle leggi che soltanto cinque anni fa sono state ripudiate da tre nazioni.

BELGIO

Denuncia congiunta

Dopo variazioni ed esperienze diverse registrate più volte negli ultimi vent'anni, malgrado l'esistenza sia contestata dai sindacati, i quali chiedono di procedere almeno a modifiche che lo rendano meno pesante, il cumulo dei redditi tra coniugi in Belgio è di rigore e le scappatoie tentate per infrangere questo principio si sono rivelate inutili o controproducenti.

Marito e moglie, di solito tra marzo ed aprile, debbono procedere con un formulario unico a una dichiarazione congiunta dei redditi (professionali, provenienti da proprietà fondiaria, capitali e beni mobili) dell'anno precedente. Pur se contenente all'interno spazi riservati alla moglie, la dichiarazione deve essere fatta a nome del marito il quale, di fronte alla legge, è il contribuente a tutti gli effetti anche se disoccupato o invalido.

Come regola generale, dal reddito lordo imponibile il dichiarante deduce gli importi pagati per l'assicurazione sulla vita, per la mutua e la pensione, nonché per il rimborso di prestiti ipotecari sulla ca-

sa di abitazione principale, i carichi professionali, oltre, beninteso, le tasse trattenute alla fonte dal datore di lavoro.

Si arriva così alla definizione dell'ammontare del reddito netto che, nel caso in cui marito e moglie siano occupati, viene cumulato dall'amministrazione delle contribuzioni dirette prima di procedere all'imposizione. L'incidenza del cumulo viene alleviata da una riduzione speciale stabilita per la moglie che lavora, che rappresenta il quaranta per cento del suo reddito netto annuo.

Facciamo l'esempio di un reddito netto di 120.000 franchi belgi, pari a circa due milioni di lire. Bisognerà versare al fisco 17.400 franchi se non si hanno persone a carico, 16.530 franchi per una persona a carico, 15.660 franchi per due, 13.920 franchi per tre, 12.180 franchi per quattro. Nulla è dovuto invece per cinque persone e oltre.

Altro esempio, quello di un reddito netto globale di 1.000.000 di franchi corrispondenti a poco meno di venti milioni di lire. Il contribuente pagherà 346.075 franchi se non ha persone a carico; 342.952 franchi per una soltanto; 339.830 franchi per due; 333.585 franchi per tre; 324.640 per quattro e 305 mila 225 per cinque persone a carico.

USA

Femministe in lotta

Se non ci fossero state le femministe a gridare fuori dei denti che il sistema fiscale americano rifletteva quello «sciovinismo maschile» che in parte caratterizza ancora la formazione e le leggi della società, oggi le tasse negli Stati Uniti sarebbero più alte e più ingiuste.

La cifra tassabile era basata sulla metà del gua-

dagni della moglie e del marito sommati insieme. Ciò favoriva la donna sposata che così pagava meno della donna «singola» che non usufruiva di quella riduzione che intervenne con la divisione dei guadagni in un Paese in cui la tassa è simmetricamente crescente rispetto alla somma dell'income, il guadagno.

Due anni fa, dopo le proteste delle femministe, il fisco dovette capitolare: proclamò che le donne (e gli uomini) che presentano dichiarazione non congiunta hanno diritto alla stessa riduzione della coniuge che fa la dichiarazione unitaria con il coniuge. Oggi i coniugi americani, nella loro grandissima maggioranza, fanno una dichiarazione congiunta in cui uniscono i loro redditi ricorrendo, per le deduzioni, alla tariffa speciale che si ottiene sommando il reddito dei due e dividendolo poi per due. Per esempio, se il marito guadagna quindici mila dollari l'anno e la moglie ottomila, la somma sarà di 23 mila dollari che diviso due fa 11.500. Su questa cifra si fanno le deduzioni di legge (dalle spese mediche a quelle dei libri, giornali, viaggi d'affari e simili) e si applica poi la tassa da pagare.

Invece è consigliabile la dichiarazione separata se le due cifre di reddito sono molto vicine, diciamo se il marito guadagna 20 mila dollari e la moglie 16 mila; è ovvio che la somma divisa per due non darebbe risultati molto confortanti, mentre la moglie in questo caso, presentando denuncia a sé otterrebbe i vantaggi concessi al «singolo» dalla vittoria delle femministe.

Per fare un rapido conto delle cifre denunciabili e di quelle proporzionali da pagare al fisco in una piramide salariale dal 4000 ai 40.000 dollari (dunque nel giro che va da poco più di due milioni a poco più di 25 milioni), ecco cosa accade ai coniugi americani: se denunciano 4000 dollari dovranno pagare al fisco 620 dollari, se sono 8000, la tassa sarà di 1380 dollari, se 12.000, il fisco preleverà 2260 dollari, se 16.000, la tassa sarà di 3260, se 20.000 dollari sono il guadagno, la tassa sarà di 4380, se di 24 mila, il fisco vorrà 5660 dollari, una famiglia di due persone che guadagna 28.000 dollari all'anno, pagherà 7100 dollari, mentre chi denuncia 32.000 paga 8660. Infine: un guadagno di 36.000 dollari impone una tassa fiscale di 10.340 e i 40.000 dollari hanno una tassa di 12.140 dollari.

Un esempio del vantaggio della denuncia cumulativa? Ecco: un «singolo» che guadagna 4000 dollari paga 690 dollari di tassa; chi ne guadagna 8 mila ha una tassa di 1630; chi denuncia «singolarmente» 32.000 dollari paga al fisco 12.210 dollari, quasi 4000 dollari in più della denuncia congiunta.



negli altri paesi del mondo

GERMANIA

Più tassate le donne

Fino all'anno scorso il contribuente tedesco impiegava in media 10 minuti per compilare la propria denuncia dei redditi, qualche minuto in più se aveva molte detrazioni (spese di trasporto, per la cultura, assicurazioni, famiglia a carico, mutui eccetera). Quest'anno non ce la fa più da solo, ha bisogno di un consulente fiscale (piuttosto caro) e questi, se conosce a memoria tutti i paragrafi, impiega in media 68 minuti per compilare la cartella, quasi due ore se in una famiglia tutti e due i coniugi lavorano.

L'avevano preannunciata come la « riforma del secolo », ora la chiamano « la più grande confusione del secolo ». E' la riforma fiscale entrata in vigore il 1° gennaio scorso. Il governo aveva preannunciato sgravi fiscali per complessivi 14 miliardi di marchi, circa 3800 miliardi di lire. Ma ora, tre mesi di applicazione pratica, una parte dei contribuenti scopre di pagare molto più di prima.

Le vittime prime del nuovo sistema fiscale sono le coppie che lavorano: i giornali citano casi di donne alle quali il fisco ha trattenuto dal salario o dallo stipendio fino al 62 per cento di quanto avevano ricevuto al lordo; casi di coniugi che pagano il triplo dell'anno scorso perché « hanno sbagliato categoria ».

Una cosa è chiara, ma forse perché è rimasta immutata: non esiste il cumulo obbligatorio dei redditi per i coniugi che lavorino entrambi. Hanno il diritto di fare denunce fiscali separate (anche se convivono), ma ciò non conviene, perché allora vengono tassati di più, come scapolo e come nubile sia che abbiano o non abbiano figli a carico. Pertanto conviene il cumulo dei redditi, il quale viene praticato anche da coppie separate di fatto.

Alcuni esempi: reddito annuo di due coniugi che lavorano con figli a carico: 5 milioni annui, imposta di circa 400 mila lire; 6 milioni annui, imposta di circa 650 mila lire; 8 milioni annui, imposta di circa 1 milione; 11 milioni annui, imposta di circa un milione 300 mila; 13 milioni annui, imposta di circa 2 milioni; 15 milioni annui, imposta di 2 milioni 700 mila; 17 milioni annui, imposta di oltre 3 milioni; 30 milioni annui, imposta di 11 milioni circa.

Tutte le coppie pagano pressappoco le stesse somme, sia che abbiano uno due tre o più figli. La confusione è nelle trattenute, le quali — proprio nell'anno della donna — sono

assai più forti per i salari e gli stipendi femminili e ridotte rispetto all'anno scorso per il capofamiglia maschio, ed è lui ad incassare, dopo l'abolizione delle detrazioni per la prole, gli assegni familiari per i figli a carico, che sono uguali per tutti, poveri e milionari: 13 mila lire mensili per il primo figlio, 17 mila per il secondo, 30 mila per ogni figlio successivo.

SPAGNA

La « società coniugale »

In Spagna il cittadino è tenuto a cedere al fisco una percentuale sul reddito che gli deriva dal proprio lavoro: gli viene trattenuta dal datore di lavoro il quale ha l'obbligo di provvedere direttamente ad effettuare il versamento allo Stato. Si tratta di una tassa per cui, se i coniugi sono entrambi lavoratori, non esiste il cumulo che esiste, invece, ed è obbligatorio, sul reddito globale della « società coniugale » costituita, oltretutto da marito e moglie, dai figli maschi minori di 25 anni (non emancipati) e dalle femmine senza limitazione d'età conviventi con i genitori e che non svolgano attività lavorativa per conto di terzi. La dichiarazione del reddito compete al marito. Compete alla moglie soltanto nel caso d'incapacità del coniuge. La moglie provvede a redigere la propria dichiarazione allorché, in seguito a separazione legale, abbia riacquisito la propria autonomia (in Spagna non esiste il divorzio).

La legge concernente l'imposta generale sul reddito stabilisce che il cumulo abbia effetto anche nei casi in cui una clausola matrimoniale (che si registra con una certa frequenza in Catalogna) preveda la separazione dei beni. In codesto caso a cia-

scun coniuge corrisponde il pagamento dell'aliquota proporzionata all'entità del proprio reddito.

Non è raro il caso di coniugi separati soltanto di fatto con dichiarazioni effettuate dal marito in cui s'alleggi ignoranza assoluta sulla consistenza patrimoniale della consorte: soltanto in codesti casi la moglie viene convocata ed invitata a fornire dati precisi in base ai quali viene fatta scattare la legge sul cumulo.

Queste le aliquote da applicare:

su	100.000	15%
»	200.000	15,70%
»	300.000	16,39%
»	400.000	17,07%
»	500.000	17,75%
»	600.000	18,42%
»	700.000	19,07%
»	800.000	19,73%
»	900.000	20,37%
»	1.000.000	21%
»	1.500.000	24,06%
»	2.000.000	26,82%
»	3.000.000	32,03%

Si tenga presente che dal reddito cumulativo vengono effettuate diverse detrazioni, tra le quali 40.000 pesetas per i coniugati e 25.000 pesetas per ciascun figlio. E' opportuno insistere sul fatto che il cumulo determina una maggiore pressione fiscale sui coniugati; inconvenienti che i conviventi ovviamente evitano.

Prendendo come esempio il caso specifico di contribuenti con un reddito globale ciascuno di 200.000 pesetas, troveremmo che, per via del cumulo, i coniugati sarebbero tassati d'una percentuale del 17,07 per cento, mentre i conviventi pagherebbero il 15,70 per cento.

G.BRETAGNA

La moglie paga da sola

La questione del « cumulo » fiscale in Inghilterra può essere spiegata in poche parole. I coniugi sono tassati insieme, a meno



che la moglie non chieda d'essere tassata separatamente. Questo diritto della donna è abbastanza recente, fu riconosciuto nel 1972. Prima di allora, il cumulo era obbligatorio e i due redditi venivano presi in esame congiuntamente. La decisione del '72 fu senza dubbio influenzata dal crescente peso politico del sesso femminile.

Ciò premesso, occorre aggiungere subito che soltanto una moglie con un reddito di oltre quattromila sterline (circa 6 milioni) l'anno può trarre qualche, e minuscolo, beneficio da una tassazione separata.

Sopra le quattromila sterline annue, qualche vantaggio vi può essere, per esempio, con il riconoscimento da parte del fisco di alcune « spese professionali » della signora. Ma è piccola cosa. Diamo due esempi di « income tax » (tassa sul reddito) sul cumulo dei due redditi.

Due sposi, senza figli, entrambi con un reddito:

reddito cumulato 3000 sterline annue, imposta 704 sterline;

reddito cumulato 8000 sterline annue, imposta 2656 sterline;

reddito cumulato 15.000 sterline annue, imposta 6986 sterline.

Due sposi, entrambi con un reddito, con due bambini:

reddito cumulato 3000 sterline annue, imposta 565 sterline;

reddito cumulato 8000 sterline annue, imposta 2444 sterline;

reddito cumulato 15.000 sterline annue, imposta 6695 sterline.

U. R. S. S.

Nessun cumulo

Il calcolo fiscale in Unione Sovietica è molto semplice. L'imposta sul reddito colpisce il salario mensile in misura variabile dallo 0,4 per cento fino al 13 per cento a seconda dell'ammontare del salario (l'imposta è pari allo 0,4 per cento nei casi di salari inferiori agli 80 rubli, 72 mila lire al cambio ufficiale, ma aumenta molto rapidamente ed è già del 13 per cento nei salari superiori ai 150 rubli).

I contribuenti che non hanno figli devono pagare un'imposta supplementare. Tale imposta è riscossa dagli uomini di età superiore ai 20 anni e inferiore ai 50 e dalle donne tra i 20 e i 45 anni. L'imposta è pari al 6 per cento del reddito mensile, indipendentemente dall'ammontare del reddito stesso. Il cumulo fiscale non è applicato in nessun caso.

FRANCIA

Si può scegliere

Per la prima volta quest'anno in Francia la moglie ha la facoltà di firmare, insieme con il marito, la dichiarazione dei redditi della famiglia, ma ognuno dei coniugi può fare la propria dichiarazione individuale.

Due sono le dichiarazioni dei lavoratori che devono giungere al fisco: la prima, entro il 31 gennaio da parte del datore di lavoro, che indica la retribuzione pagata al dipendente l'anno precedente. La seconda, entro il 28 febbraio, dal contribuente, per l'intera famiglia o per sé soltanto.

Se il tenore di vita appare superiore al reddito dichiarato, il contribuente viene convocato dall'ispettore delle imposte e invitato a correggere quanto dichiarato.

Dal totale delle entrate professionali dei lavoratori il fisco sottrae varie percentuali: il 10 per cento per spese professionali; poi, dal rimanente, un altro 20 per cento sino al massimo di 50.000 franchi. Ma certe categorie di lavoratori hanno diritto, per le spese professionali, ad una somma che può andare sino al 30 per cento del salario; oppure hanno la facoltà di indicare l'ammontare effettivamente speso.

Il contribuente può indicare inoltre certe spese per le quali ha diritto a detrazione: interessi pagati per l'acquisto dell'appartamento; spesa per la ristrutturazione della casa, il tutto sino ad un massimo di 5000 franchi; 500 franchi per ogni figlio a carico; gli « alimenti » per i genitori o per la moglie divorziata; premio dell'assicurazione sulla vita; versamenti a certe organizzazioni assistenziali; rendite obbligatoriamente pagate ed altre spese di carattere analogo. Una detrazione, infine, viene fatta automaticamente dal fisco per le persone che hanno più di 65 anni.

Il contribuente è tassato progressivamente. Ad esempio se due coniugi senza figli hanno un reddito imponibile di oltre 11.000 franchi (1 milione 650.000 lire) pagano (in franchi):

da 11.000 a 11.630	il 5%
» 11.630 » 14.000	» 10%
» 14.000 » 22.000	» 15%
» 22.000 » 30.100	» 20%
» 30.100 » 38.000	» 25%
» 38.000 » 45.900	» 30%
» 45.900 » 52.950	» 35%
» 52.950 » 91.650	» 40%
» 91.650 » 129.800	» 45%
» 129.800 » 168.000	» 50%
» 168.000 » 206.300	» 55%

Il reddito che supera 206.300 franchi per due coniugi senza figli è tassato con il 60 per cento. Per ogni figlio a carico il fisco diminuisce di un quinto l'imponibile.



sicurezza sul lavoro

ELMETTO: quando è indispe

● L'inchiesta svolta da "illustratofiat" in collaborazione con i servizi sicurezza lavoro aziendali sui mezzi di difesa e prevenzione degli infortuni è giunta alla terza puntata. Sono presi in esame questa volta i caschi e le scarpe di protezione. Questi mezzi non sono così diffusi come gli occhiali e i guanti, in quanto i rischi dai quali devono proteggere non sono così frequenti come quelli che esistono per occhi e mani.

● Dall'inchiesta svolta nelle varie sezioni della Fiat è emerso che, laddove ne sia richiesto l'impiego, la maggior parte dei lavoratori calza le scarpe corazzate anche se lo spostarsi risulta più impacciato. E' naturale che qualche resistenza si possa incontrare per quanto riguarda le scarpe: una efficace e continua opera di persuasione potrà raggiungere anche in questo particolare settore risultati soddisfacenti.

● Più complicato il discorso per il casco. I lavoratori avvicinati hanno dichiarato che è scomodo, pesante e che rappresenta un ostacolo al buon svolgimento del lavoro. Esso però protegge la testa: il suo impiego diventa indispensabile se si considera quanto gravi possono risultare gli infortuni al capo.

Quanti pezzi sfuggono dalle mani dei lavoratori ogni giorno in azienda? Quante volte sfiorano o colpiscono i piedi causando lesioni? E quante volte cadono dall'alto oggetti o materiali, e con che frequenza colpiscono le persone? Quanti lavoratori urtano quotidianamente il capo contro ostacoli fissi? E' difficile poter rispondere a tutte queste domande. Comunque le statistiche sostengono che i piedi sono interessati dal 14,5 per cento del totale degli infortuni con assenze superiori ai tre giorni, mentre per il capo costituiscono il 7 per cento.

«Perché è successo?», ci si domanda a infortunio avvenuto. Il particolare è troppo grande o pesante, il lavoratore si è distratto, mancava una protezione? Le discussioni che seguono non servono se non aiutano a risolvere il problema. E' chiaro, occorre eliminare tecnicamente i rischi; ma siamo in grado di farlo sempre e tempestivamente? E' unanimemente possibile prevedere tutto? Se c'è un mezzo di protezione a portata di mano perché non usarlo, magari nell'attesa di una possibile soluzione?

La legge richiede: «I lavoratori esposti a specifici pericoli di offesa al capo per caduta di materiali dall'alto o per contatti con elementi comunque pericolosi devono essere provvisti di copricapo appropriato»; e inoltre: «Per la protezione dei piedi nelle lavorazioni in cui esistono specifici pericoli di ustioni, di causticazioni, di punture o di schiacciamento, i lavoratori devono essere provvisti di calzature resistenti ed adatte alla particolare natura del rischio».

L'impiego dei mezzi di protezione da parte dei lavoratori crea al capo di officina notevoli difficoltà di ogni genere, in quanto la legge richiede esplicitamente che siano proprio loro a «disporre ed esigere che i singoli lavoratori osservino le norme di sicurezza ed usino i mezzi di protezione messi a loro disposizione».

«E come?», domandano i più. «Si cerca — dicono — di convincere i lavoratori dell'utilità di questi mezzi, ma in caso di rifiuto ostinato come dobbiamo intervenire? Con multe, ammonizioni, e poi...?». L'Ispettorato del Lavoro rilascia di tanto in tanto qualche prescrizione, affinché si imponga l'uso dei mezzi di protezione, ma quali sono i risultati?

E' difficile dare suggerimenti, in quanto le situa-

zioni sono diverse fra loro. La strada della persuasione ci sembra però quella più giusta; molto dipende dalla scelta dei criteri e degli strumenti di intervento. Il lavoratore deve essere effettivamente coinvolto. Il mezzo personale di protezione deve apparirgli come una soluzione logica, deve conoscerne e comprenderne l'evoluzione, i limiti, le esigenze e le caratteristiche di realizzazione.

“Bisogna convincere gli uomini,” dice un capo all'OM di Brescia

Uno dei primi stabilimenti di meccanica pesante dove da tempo si fa largo impiego delle scarpe di protezione con buon successo è quello dello stabilimento OM di Brescia.

«Uso le scarpe protettive da 10 anni e mi sono sempre trovato bene — afferma Giuseppe Camisani, addetto manutenzione nel reparto verniciatura — è sufficiente mettere calze di lana un po' spesse per assorbire il sudore. Ogni giorno percorro in fabbrica diversi chilometri e salgo su scale in continuazione, per questo mi hanno dato il "polacchino" che salva in parte anche dalle storte. In genere usiamo tutti volentieri le scarpe di protezione anche perché si risparmiano le nostre».

Mario Franceschini, addetto ai trattamenti termici, fa notare come le scarpe, un tempo molto rigide e pesanti, siano state alleggerite e migliorate. «Oggi sono basse e abbastanza comode; sono inoltre a disposizione in magazzino solette che rendono più confortevole la scarpa. Ho visto cadere una corona dentata del peso di circa 28 chili sul piede di un operaio; il puntale della scarpa si è deformato ma il piede non ha subito danni».

Sergio Bartolomini, saldatore del reparto Carrozzeria, lavora all'OM da quasi 25 anni. «Un tempo,

quando non usavo ancora le scarpe di protezione ben chiuse, avevo sovente i piedi e le calze bruciati perché le scorie incandescenti si infilavano facilmente attraverso il collo del piede. L'unico difetto è che fanno sudare, bisogna praticare qualche foro. Al peso è invece facile abituarsi, bastano 10 o 15 giorni e un po' di volontà. Nel mio reparto, inoltre, mi

Ci si fida troppo della buona sorte

Primi mesi del 1970: cinque operai subiscono infortuni al capo per urti o cadute di materiale. La stagione è fresca, ideale per tentare di estendere l'uso dell'elmetto protettivo (fino allora obbligatorio solo per gli addetti alla colata) a tutti i lavoratori della fonderia. La decisione viene presa nel mese di aprile. I risultati, non sembrano essere stati molto positivi.

«L'iniziativa è partita quando la produzione era più elevata, lo spazio era poco ed i materiali accatastati molti. Oggi il rischio è diminuito quantitativamente ma questo significa poco se si considera la possibile gravità anche di un solo infortunio al capo — dice Agostino Bo dell'ufficio sicurezza lavoro —. Per fortuna il personale è molto esperto per-

Alle fonderie di Carmagnola

Alle fonderie di Carmagnola quasi tutti i lavoratori devono, per legge, usare il casco di protezione. Solo il 15 per cento circa del personale impegnato in lavorazioni che non presentano rischi ne è dispensato.

L'introduzione di questo mezzo non ha incontrato grossi ostacoli perché il personale proveniva in gran parte dalle fonderie di Torino, ove già si faceva uso del casco di protezione.

Per i nuovi assunti è stata sufficiente un'intensa propaganda per ottenere buoni risultati. Oggi solo il 5 o 6 per cento dei lavoratori che ne devono fare uso denuncia difficoltà ad indossarlo in continuazione.

che il tipo di lavoro che si svolge nella nostra fonderia richiede un'elevata professionalità; questo però non sempre basta ad evitare l'infortunio».

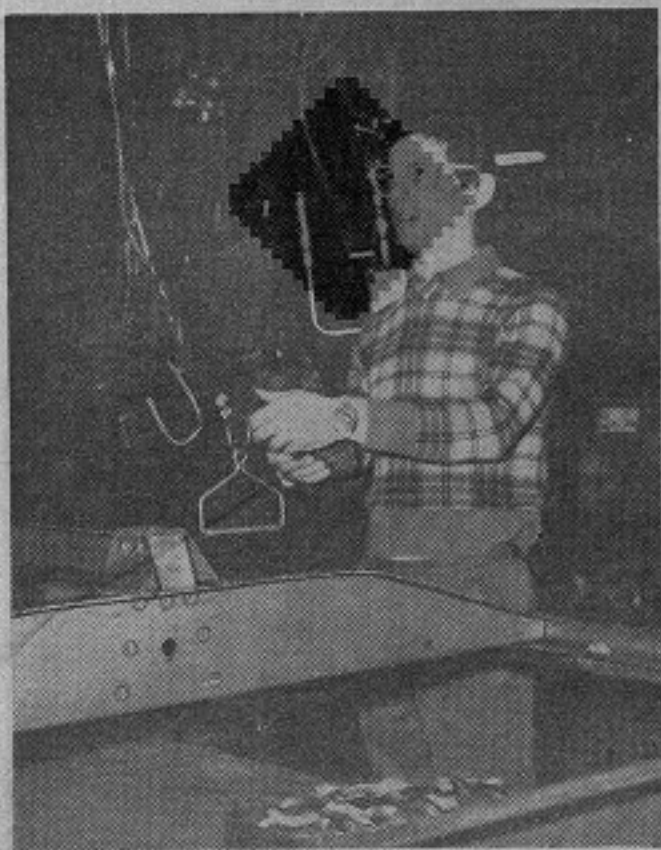
Ci avviamo verso l'officina; su tutte le entrate spic-

ca un cartello con la dicitura «E' vietato l'accesso alle persone sprovviste di elmetto protettivo». Prima di entrarvi il sorvegliante preleva gli elmetti da un apposito scaffale.

«All'inizio lo hanno portato quasi tutti, dopo una settimana ci sono state le prime lamentele. Ormai ne fanno uso solo i capi, i colatori, i dipendenti di imprese ed i visitatori — afferma Roberto Subbizio, capo officina della fonderia e sbavatura —. Qualcuno è scettico del rischio che esiste nel proprio posto di lavoro, senza considerare che spesso si sposta in zone pericolose. Altri lamentano che dà fastidio; e pensare che l'elmetto pesa poco più di 300 grammi; abbiamo scelto questo tipo su indicazione dei lavoratori stessi dopo avergliene fatti provare diversi modelli».

Agostino Ceccon sta aiutando un compagno ad effettuare la colata di un particolare. Entrambi usano l'elmetto con applicata una visiera di protezione del volto. «Se non ho l'elmetto non colo» ci dice tutto sudato al termine dell'operazione. «Ne abbiamo provati diversi, questo è il più leggero, però quando eseguo il ramolaggio in fossa (e ci indica una buca profonda oltre tre metri) mi dà fastidio perché devo piegare continuamente il capo».

Cimino Vittorio, addetto colata in staffe, è un rappresentante sindacale. «Io l'ho rifiutato subito perché dà fastidio e fa venire mal di testa. Forse può essere un problema di abitudine ma io non ho provato ad insistere anche perché è difficile che avvenga una caduta di materiali dall'alto. L'unico rischio si ha durante il sollevamento delle staffe con la gru comandata da terra; chi lo sa si tiene distante e non gli succede nulla».



Umberto Visini, sindacalista alla OM di Brescia

eliminati con altri accorgimenti. Hanno però dei difetti: sono pesanti, non lasciano traspirare facilmente il sudore e talvolta il puntale metallico fa un po' male al piede. E' però difficile eliminare questi inconvenienti perché le scarpe per garantire una protezione efficace devono essere robuste. Noi — prosegue — riportiamo al tecnico della sicurezza le osservazioni ed i suggerimenti degli operai per cercare di migliorare sempre più i mezzi di protezione. Chi salda, per esempio, dovrebbe avere in dotazione delle scarpe munite di una linguetta che ne permetta lo sfilamento rapido quando vi penetrano delle scorie incandescenti».

«La legge obbliga il capo ad esigere che i suoi dipendenti usino i mezzi personali di protezione — dice Aldo Verri, capo squadra del reparto meccanica Cambi —. A parer mio mettere in risalto questa norma può far pensare al lavoratore che in fondo, non condividiamo l'utilità del mezzo stesso. Io mi fermo sovente con un operaio per discutere dei mezzi di protezione».

«Dopo aver cercato per anni di rendere più sicuri i posti di lavoro — conclude — mi pare giunto il momento di lavorare sugli uomini e sul loro comportamento, sulla necessità di usare i mezzi ed osservare le norme».

Insababile sul lavoro

Scarpe con puntale d'acciaio sono necessarie in siderurgia

Enrico Annone — Responsabile dell'Ufficio Sicurezza Lavoro delle Ferriere.

«Le nostre scarpe protettive hanno una lunga storia, frutto di venti anni di esperienze e purtroppo talvolta anche di infortuni».

«I primi problemi che abbiamo via via risolto riguardavano: resistenza agli urti (puntale in acciaio per proteggere le dita); l'olio (suole antiscivolo non assorbenti); la perforazione (lamina in acciaio plastificata inserita nella suola); il calore e gli acidi (impiego di materiali idonei). «Questi accorgimenti non hanno però portato ad



Enrico Annone - Ferriere

una riduzione sostanziale degli infortuni poiché molti di questi interessavano il collo del piede. Solo con

l'applicazione sulla scarpa di una protezione metatarsale (copiata da modelli americani) si è risolto il problema. Altri due accorgimenti riguardano l'applicazione dell'astina che consente lo sfilamento rapido della scarpa (utilissimo agli addetti ai trasporti ferroviari ove c'è il pericolo di restare incastrati tra gli scambi) e il gambale per evitare ustioni in acciaieria.

«Si studiano di continuo nuovi modelli da sottoporre al comitato di sicurezza composto anche da rappresentanti degli operai per avere la loro opinione. Poi un limitato numero viene dato in prova

in officina, dove sono controllati eventuali difetti e raccolte le osservazioni dei lavoratori».

Giulio Bavaro — Addetto lavorazione basamenti motore, Meccanica Mirafiori.

«Le scarpe protettive le porto volentieri anche se sono un po' pesanti; pensando alla loro utilità, questo difetto si sopporta bene e con il tempo si fa l'abitudine. Le scarpe che uso adesso sono basse, ma io preferisco quelle a «scarponcino», perché proteggono anche le caviglie».

Giovanni Dagna — Capo squadra off. 72, Meccanica Mirafiori.

«L'adozione di scarpe protettive in questo reparto non ha presentato grosse difficoltà. Involontariamente, alcuni operai provenienti da settori dove da tempo erano usate, hanno propagandato la necessità e l'utilità d'impiego».

«Il cambio è effettuato quando la scarpa non risulta più idonea alla sicurezza. Purtroppo in magazzino non sempre sono disponibili tutte le taglie».

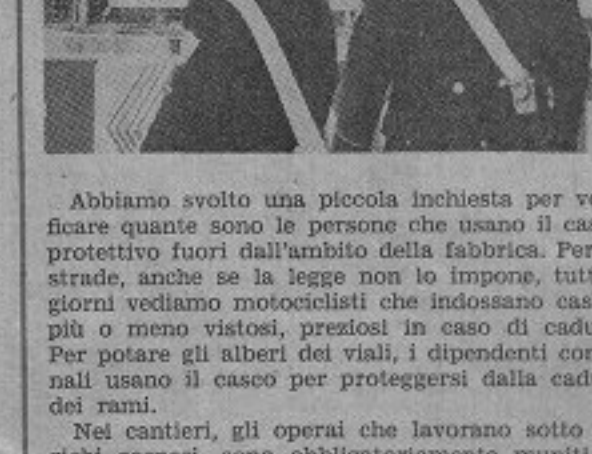
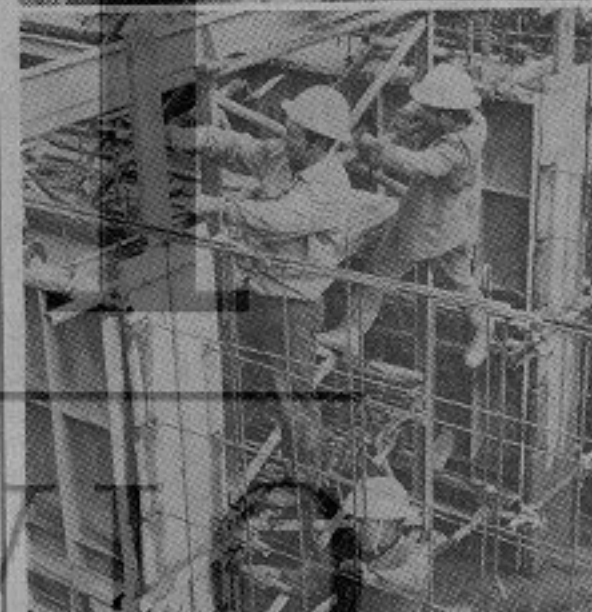
Il parere dell'esperto

Vittorio Wyss — Responsabile del Dipartimento Ergonomia.

«Sull'utilità generica dei mezzi di protezione individuale credo non esistano dubbi: c'è solo il fatto che a ragione o a torto alcuni di essi sono ritenuti fastidiosi tanto che, per esempio, occhiali e sordine richiedono una lunga opera di persuasione per ottenere l'adozione regolare. Questo è probabilmente dovuto al fatto che nessuno accetta di buon grado di doversi portare addosso qualcosa cui non è abituato. Per contro nel caso di elmetti, e soprattutto scarpe, l'abitudine o c'è già o è molto più facilmente acquisibile; è quindi sufficiente sapersi aggiustare personalmente il mezzo (nel caso dell'elmetto) o scegliere (nel caso delle scarpe) la misura giusta perché il fastidio si attenui e scompaia».

«Il vantaggio che si ricava dal loro uso è molto maggiore di quello che può apparire ad un primo esame. Non si tratta infatti soltanto di evitare lesioni al capo o ai piedi, ma di acquisire spontaneamente una maggior sicurezza di movimento e di azione».

Usano il casco fuori dalla fabbrica



Abbiamo svolto una piccola inchiesta per verificare quante sono le persone che usano il casco protettivo fuori dall'ambito della fabbrica. Per le strade, anche se la legge non lo impone, tutti i giorni vediamo motociclisti che indossano caschi più o meno vistosi, preziosi in caso di caduta. Per notare gli alberi dei viali, i dipendenti comunali usano il casco per proteggersi dalla caduta dei rami.

Nei cantieri, gli operai che lavorano sotto carichi sospesi, sono obbligatoriamente muniti di casco. Per non parlare dei minatori o in generale di coloro che effettuano scavi sotterranei: per loro il casco è una necessità. Alcuni, come ad esempio i vigili urbani, usano il casco per proteggersi dagli agenti atmosferici. Anche carabinieri e polizia usano l'elmetto, ma per altre ragioni. Comunque sempre per proteggere il capo.

Storia di due incidenti

Giorgio Franzin — Addetto cesola stabilimento Ferriere.

«E' questo il gancio che mi è caduto sul piede» racconta Giorgio Franzin indicando un attrezzo che pesa oltre 25 quintali e che viene impiegato per spostare i rotoli di lamiera. «Era stato appena posizionato dalla gru sul telaio quando è scivolato e mi è caduto sulla punta del piede. Se non avessi avuto le scarpe corazzate avrei avuto il piede schiacciato. Invece non ho riportato nemmeno una scalfittura. Il puntale della scarpa era rimasto completamente deformato: ancora non so rendermi conto di come possa essermela cavata. Per questo sono diventato un assiduo propagandista delle scarpe di sicurezza».



Giorgio Franzin - Ferriere



Pietro Rossetti - Fonderie

Pietro Rossetti — Capo reparto Trattamenti Termici - Fonderie Fucine Torino.

«Senza questo non sarei qui a raccontarvi come è andata — ci dice Pietro Rossetti, capo reparto ai Trattamenti Termici delle Fonderie e Fucine di To-

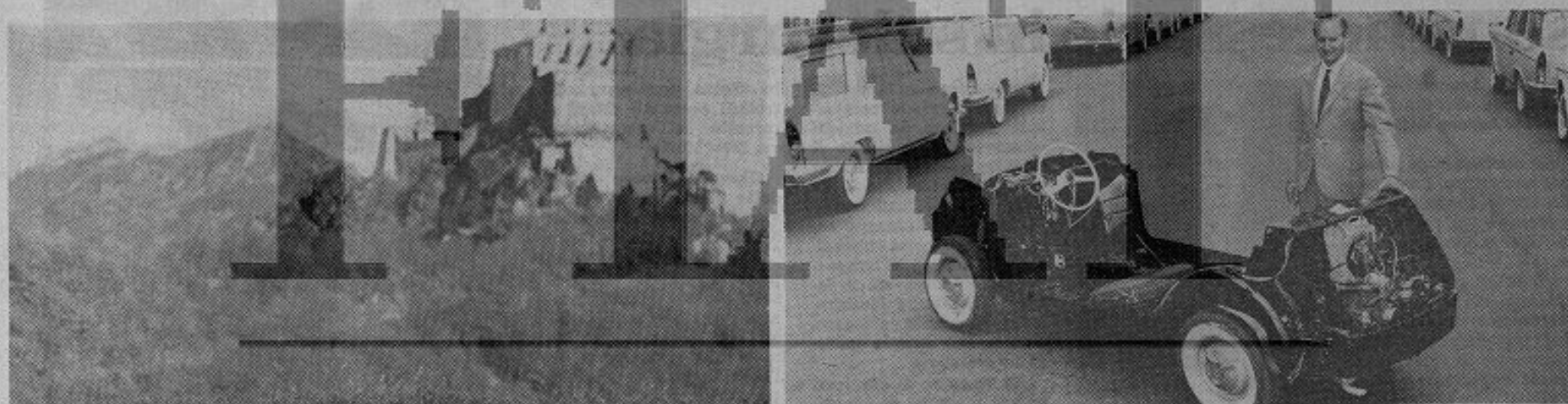
rino, nel mostrarci il casco che gli ha praticamente salvato la vita —. Stavo controllando la messa a punto di un maglio quando uno spezzone di ferro mal sistemato tra gli stampi mi colpiva in testa proprio in questo punto segnato sul casco».



Una colata di ghisa ai forni ad arco di Carmagnola

Il mestiere di creare

Nella nostra azienda la progettazione di veicoli è compito di centinaia di persone che si occupano di esperienze, di prove, di studi, di soluzioni tecniche e stilistiche - Il frutto del loro lavoro e della loro intelligenza è conosciuto simbolicamente con un nome, una sigla: Nuova 500, 1400, 1900, Nuova 1100, 1300, 1500, 2100, 850, 124, Zigulì, 127, 128, 130, 132, 131 mirafiori - Un quotidiano milanese, il "Corriere della Sera", ha recentemente presentato ai suoi lettori due famosi "ingegneri dell'automobile", progettisti della Fiat, identificando nella loro persona la paternità delle nuove vetture



L'ing. Giacosa con la «sua» Seicento

Giacosa, il papà della «600»

Continua, dopo la serie dedicata ai più famosi carrozzieri italiani, la pubblicazione di articoli dedicati agli «ingegneri dell'auto», ossia a coloro che ci permettono — quando avviamo il motore della nostra auto — di andare dovunque vogliamo. Chi sono? Come si muovono fuori dal loro mondo? Qual è il loro vero volto?

IL NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Torino, 25 ottobre. «No, guardi, non è esatto ciò che sta scritto lì. Non sono io il padre della Topolino, ma l'ingegner Fessia. Io ho soltanto collaborato con lui alla realizzazione della vettura. Sono invece il padre della 600, questo sì». Così, con una precisazione che sa di estrema onestà e che inquadra subito discorso e personaggio, l'ingegner Dante Giacosa comincia il nostro dialogo.

Ha 69 anni, ma è snello e agile come se ne avesse quindici di meno. Non per nulla tutte le mattine fa un po' di ginnastica. Alto, capelli pepe-sale, elegante, «timato» nei gesti, ha il portamento del signore.

È alla Fiat dal 1928: 48 anni. Due generazioni, quasi. Assunto in qualità di disegnatore per 600 lire al mese attraverso un annuncio su un giornale (ma assunto con fatica perché allora gli ingegneri meccanici non erano ben visti: c'era chi sosteneva che non sapevano disegnare), dice scuotendo la testa, è arrivato via via ad essere il direttore della direzione superiore tecnica autoveicoli. Ciò accadde nel '55. Nel '66 venne nominato direttore di divisione, presso la direzione progetti e studi. Ha dato il suo contributo nel progetto della Topolino, come disegnatore, e della 1100, «Sue» sono invece le Fiat 1400, 1900, la nuova 1100 la 600 la Campagnola, la nuova 500, la 1500, la 127, la 128, l'Astobianchi Primula e la A111, la A112. Anche la 124 costruita in Russia è «sua».

Adesso è consulente della presidenza e della direzione generale Fiat. L'ha accompagnato ogni giorno alla presidenza riservata alle autorità torinesi della «131 Mirafiori». Nel grande salone ci teneva un po' in disparte, con discrezione. Molti lo sa-

lavano con affabilità, ma le attenzioni vere erano per altri. E, guardandolo, mi sembrava un po' «fuori atmosfera». Lui stesso dirà poi, sottovoce: «Ormai non sono più un protagonista». Deve essergli costata molto questa frase.

Dice il suo autista che lo conosce da vent'anni che «tutte le mattine, per anni e anni, Giacosa alle otto era già in ufficio. E per tutti quegli anni s'è sempre dimostrato leale, modesto, mite, riservato. S'è sempre occupato dell'aumento degli stipendi degli altri, mai del suo. La pubblicità gli ha sempre dato fastidio. Quando lo poteva, saltava i banchetti, se ne stava lontano dalla gente non già per un senso di superiorità, ma per una riservatezza innata». E così Dante Giacosa è rimasto. Un uomo di un'altra epoca, uno stampo che s'è perduto ormai.

Giacosa — che ha al suo attivo ben 62 brevetti — in questi giorni è alle prese con la revisione delle bozze del suo libro «Motori endotermici» giunto alla dodicesima edizione e stampato da Hoepli. «Guardi qui — mi dice arrabbiato — guardi un po' lei le bozze che dev'essere corrette. Continuano a chiamarmi al telefono per sollecitarmi l'invio di queste pagine. Ma qui c'è da diventare matti: preferirei scrivere un libro piuttosto che correggerne le bozze, giuro. Ormai questo libro è arrivato a 800 pagine. Troppe, troppe...».

La «Topolino»

Nonostante non sia più al top della direzione progetti e studi Fiat, egli continua a ricevere lettere come prima e da ogni parte del mondo. E lui risponde privatamente a tutti dando consigli e suggerimenti, come prima. Il suo libro fa testo nelle scuole industriali. «Mi scrivono persino dall'Africa per averne delle copie in spagnolo e anche i carcerati italiani me lo richiedono: è gente che vuole imparare un mestiere per quando uscirà di prigione», dichiara. L'ingegner Peiron, direttore della filiale Fiat di questa città, ogni volta che lo vede lo abbraccia in segno di riconoscenza «perché il libro gli ha tenuto compagnia durante i terribili anni della prigionia di guerra».

Dante Giacosa è l'uomo che ha motorizzato l'Italia. Creatore della 600 la prima vettura italiana con motore po-



steriore a quattro posti, è colui che ha messo «la famiglia italiana» sulle ruote. Afferma, ricordando quei momenti: «Il problema di rinnovare la Topolino la Fiat se lo pose fin dall'immediato dopoguerra. La nuova vettura doveva essere sensibilmente più economica, quindi più leggera, più spaziosa ma più veloce, più adatta al traffico continuamente crescente, più facile a condursi, più resistente, di manutenzione più economica». Una parola, dico. «Già, una parola», risponde secco.

Giacosa, oltre ad essere stato in gioventù un atleta militante (ha praticato canottaggio e lancio del disco e del peso) faceva anche pitture, caricaturismo e sculture. I suoi pittori preferiti sono ora Goya e Picasso. Nel 1951, quando ormai aveva in mente la 600 procedette alla costruzione in gesso del modello nelle dimensioni corrispondenti al vero. E lui, di giorno e di notte, con i polpastrelli delle dita plasmava le forme e col bulino e il martelletto toglieva il superfluo. Grattava il gesso con le unghie. Lui stesso lo dice: «Chiaro e si eccita ancora oggi al ricordo di quei momenti lontani».

Dice: «Per realizzare la 600 preparai tre modelli: uno con motore anteriore a trazione posteriore, uno a trazione anteriore e una col motore posteriore. L'orientamento generale del «capl» era per il motore anteriore. Invece riuscì a far approvare pienamente che il contrario il giorno in cui presentai la vettura avevo addosso una gran paura: mi rendevo conto che c'erano in gioco interessi per miliardi e miliardi. E avevo paura anche che quelle persone non tutte a conoscenza dei complessi e nuovi problemi tecnici, non comprendessero lo spirito della novità,

Dovetti discutere e contro-battere una infinità di obiezioni. Mi rendevo conto che non venivo compreso. Effettivamente quella macchina non tradizionale era un po' come un uppercut al fegato. Ma poi Valletta finalmente disse: «Va bene, procediamo».

Per diciassette anni Giacosa è stato libero docente al Politecnico di Torino. Adesso non più. «Mi ci vorrebbe troppo tempo», dice amareggiato. Trova soltanto qualche ora al mercoledì per andare a caccia, nelle Langhe. «Ma non sono un fanatico. Qualche colpo lo sparo, ma non mi piace lo sterminio né sono per le abbuffate nelle trattorie con gli amici cacciatori. Mi interessa di più fermarmi sotto un albero e guardare il cielo, la forma delle foglie, l'intrico dei rami». D'estate se ne va in barca «non per pescare, ma per togliermi di dosso quel senso di soffocamento che dà la città». È un uomo che non vorrebbe mai perdere tempo, che vorrebbe sempre avere qualcosa da fare «sul serio». Giocare a carte, d'estate, in vacanza, lo giudica «tempo perso». E aggiunge: «Non mi va di non far nulla. E da sciocchi vi verrebbe senza rendersi utili».

Dimissioni

«Gli chiedo se dopo essere stato per tanti anni fra le «colonne-Fiat» gli è costata molta fatica e amarezza e dolore scrivere la lettera di dimissioni, chiamiamole così, nel '70. «No, francamente no perché mi ero già preparato da tempo a quell'evento. Avevo già detto a voce qualche tempo prima, in alto loco, che avrei preso quella decisione. Nel frattempo ho cercato di alleviare del collaboratori perché, via là, il lavoro potesse continuare a scorrere ugualmente senza intoppi, il che sta avvenendo».

Ora, di sera, a casa, qualche volta trova persino il tempo di leggere. Figlio di un contadino piemontese, è sempre cresciuto seguendo la logica stringente e la praticità dettate dalla dura vita di ogni giorno. Per questo rilegge spesso le opere di Anatole France. «Perché — sostiene — è uno scrittore razionale, con le idee chiare e una espressione limpida e conseguente, che ragiona come potrebbe ragionare un ingegnere non complicato».

Lamberto Artoli

La popolare «600», la vetturessina del dopoguerra



La Zigulì, versione sovietica della «124»

le nuove automobili

Lampredi: il papà dei motori Fiat

Dopo la serie dedicata ai più famosi carrozzieri italiani, cominciamo oggi la pubblicazione di articoli dedicati agli «ingegneri dell'auto», ossia a coloro che ci permettono — quando aviamo il motore della nostra auto — di andare dovunque vogliamo. Chi sono? Come si muovono fuori dal loro mondo? Quali è il loro vero volto?

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Terino, 18 ottobre.

Se il motore della nostra Fiat «parla» subito o improvvisamente si arresta, se funziona bene oppure se di tanto in tanto dà qualche colpo di tosse, ringraziate o «maledite» — si tratta di un toscano — l'uomo la cui faccia vedete qui accanto. Comunque, siete felici dei suoi motori Fiat — 1300, 1500, 1800, 2100, 2300, 2500, 128, 124, 125, 130, 132 e infine 131 — direi che è un uomo da ringraziare.

È alto e grosso quanto un orso. Capelli, zero. Parlatina, sciolissima. È di Livorno. Se avete la possibilità di parlargli a lungo, fate finta di niente e mettetegli dei fogli di carta bianca e una matita sotto il naso. Mentre discorre, se li riempirà tutti. Con un lapis dalla mina molle, disegnerà cilindri, valvole, carburatori, bronzine, pistoni e altro ancora, ma senza accorgersene. È l'abitudine. Lo fa da circa 35 anni.

La musica

Ha 57 anni e si chiama Aurelio Lampredi. È ingegnere (nel '69 il giornalista Griffith Borgeson, su Motor, lo ha addirittura definito «il genio del motore»), ma gli sarebbe piaciuto molto di più fare il direttore d'orchestra. Da ragazzo, suonava il piano e «a orecchio». E anche da grande. Bastava avere avuto la possibilità di conoscere un amico di suo padre, un professore di oboe. Con lui, portandolo lo strumento, andava a sentire di nascosto, tra i palchi del teatro di Livorno, le prove del maestro Antonino Votto. «È lì che si impara la musica», dice con l'aria di chi sa di intenderne. Era tale la passione che da giovane trascrisse persino musica da piano per un quartetto fiando per «romanticare» tutte le note per il chitarrista. Ci ride sopra divertito, adesso.

È intanto, su un foglio di carta, disegna un cilindro. Questa facilità estrema di disegnare gli fa venire improvvisamente in mente un episodio straordinario. Lampredi — da molto tempo direttore dell'Ufficio progetti motori della Fiat, «visionario» per l'ultimo si dal professor Valletta, e attualmente amministratore delegato della Abarth — fu dal '43 al '55 progettista delle vetture e responsabile delle prove e di collaudi della Ferrari.

Ricorda: «Una domenica mattina del 1950, a Maranello, mentre stavo lavorando attorno a non so che, entra nella mia stanza Enzo Ferrari. Mi saluta, mi guarda e poi, con la tranquillità dei suoi momenti più sereni, mi dice papale papale: «Perché non facciamo un bel motore nuovo? Un 2 litri quattro cilindri, ad esempio? Dai, tira due righe». Proviamo, gli rispondo. Prendo matita, foglio squadrate e comincio: senza regola, né compasso, a mano libera, così. Ricorda che allora ero giovane e avevo sempre fame. E siccome Ferrari lo sapeva, di tanto in tanto — mentre disegnavo — mi passava panini graditi di prosciutto e qualche biondine di Lambrusco. Lui, Ferrari, stava lì seduto sul bordo della scrivania a guardarmi. Alla sera, avevo messo giù le sezioni principali del motore. Dopo quattro mesi, quello stesso motore debuttò a Modena e vinse».



Su un foglio di carta, ora disegna un pistone.

Lampredi racconta questo episodio soddisfatto, senza tuttavia pentirsi anche se si ingegnere che in otto ore progetta un motore e poi riesce anche a farlo uscire dopo 120 giorni non è da tutti. Così come non è da tutti i giganti — non per nulla dicevo che è grande e grosso come un orso — se ne sa come un ragazzino. Gli accadde nel '69, in settembre, al debutto a Monza della quattro litri e mezzo Ferrari, «compilata» in ogni senso, i bolli erano due: uno affidato ad Alberto Ascari, l'altro a Serafini. Rammenta Lampredi: «Le macchine erano ormai schierate sulla linea di partenza: uhan, uhan, uhan, scattavano i motori. Io ero lì a due passi a guardarmi con gli occhi le mie vetture. L'emozione era tremenda e intensa insieme. Feci appena in tempo a vedere il motore che abbassava la bandiera del via quando c'era la terra come un sacco pieno di nebbia. Ero svenuto. Mi rialzai dopo che Ascari e Serafini avevano già percorso oltre quattro giri di pista. Che figura...», conclude ora divertito.

È su un foglio di carta porta a termine il disegno di un carburatore. Tanto per meglio dire chi è quest'uomo dal punto di vista «professionale», precisò che i motori di Lampredi vinsero con Alberto Ascari il campionato mondiale conduttori per vetture monoposto di formula due. E in più dirò che è colui che fa viaggiare per il mondo milioni di vetture Fiat. Non è uno qualunque. Eppure, nella vita di ogni giorno, lo è. Un tempo è stato un ricercato raccontatore di barzellette. «Ora no, non me ne ricordo più una. E' ora di andare in pensione». Ma andare in pensione vuol dire morire, gli faccio osservare. «No, vuol dire invecchiare, il che è peggio», risponde a mezza bocca. «Più

tosto — dice convinto — mi pare che sia venuta l'ora di lasciare il posto ai giovani». A tutti, chiedo. Non teme l'ingratitudine? «No. Non sopporto invece i bugiardi». Gli piange dipingere, è un «macchinista», ma aggiunge anche che non ha mai fatto una sola mostra e soprattutto che non sente gran merito nel maneggiare i pennelli perché a Livorno dipingono tutti: dal barbiere al panettiere, dal pescivendolo all'avvocato.

Pensavo, entrando nel suo ufficio qui alla Fiat di Mirafiori, di trovare la sua scrivania e le pareti ingombre di schizzi, di disegni, di formule, di fogli lacerati con sopra centinaia di linee rette e di curve. E invece no. La stanza è «pulitissima». Poche carte in giro, qualche penna di motore in plastica su un basso armadio, una pila. Quando gli confido che di motori io non ne capisco assolutamente nulla, lui mi risponde subito: «Beato lei». Ecco, ingegnere — gli domando — perché ha detto «beato lei»? «Perché un motore è un continuo tracollo. E chi ne fa tanti continui ad avere tracolli, ininterrottamente. Perché bisogna progettare un motore per un'auto da rendere che sia meno ingombrante del precedente, più economico, più duraturo, più leggero, meno costoso, che consumi meno e tante altre cose ancora. E tutto ciò, se i motori da progettare sono molti, porta a non essere beati». È stufo di progettare motori? chiedo. «Ma neppure per sogno, è la mia vita», risponde rapido.

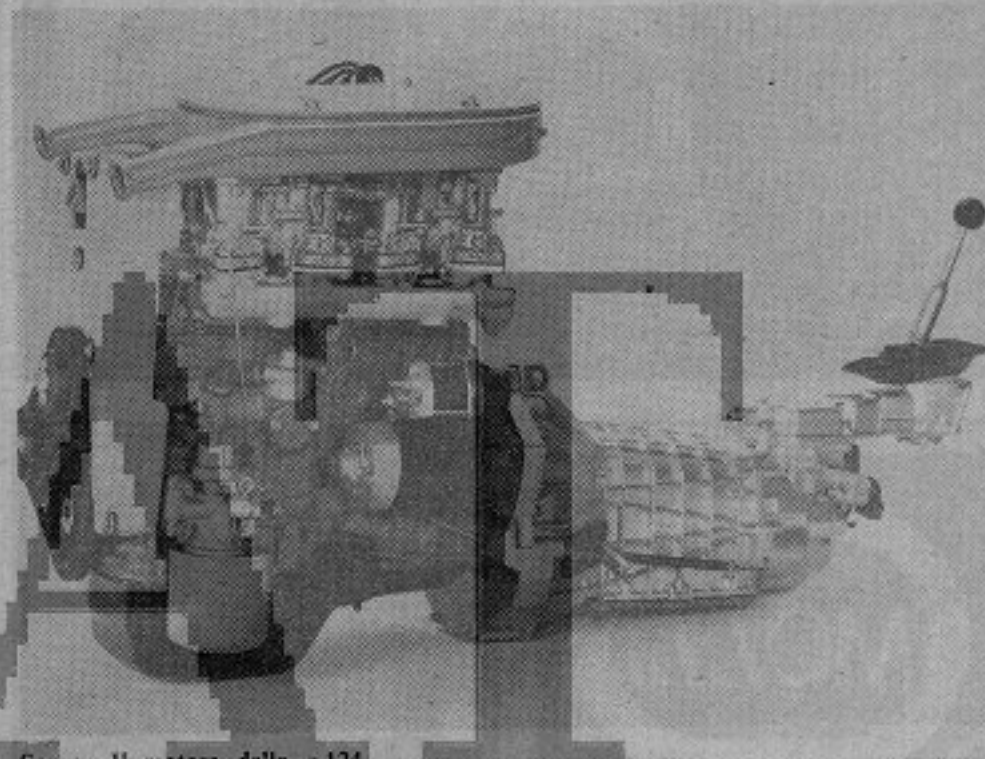
Gli errori

E continua a disegnare un pistone.

Una volta fumava 30-30 sigarette al giorno. Poi, improvvisamente, poiché la nausea per il fumo aveva abbondantemente superato il livello di guardia, prese il pacchetto delle sigarette, aprì la finestra e lasciò cadere il tutto sul marciapiedi. Anche adesso non fuma.

Se gli chiedete se c'è stato un motore che l'abbia mai fatto diventare matto, si dirà di sì: era un 4 cilindri due litri e mezzo Ferrari. «Non mi faceva dormire di notte. Era per via di una pompa dell'acqua con asse verticale. Il vapore la faceva da tampone e non lasciava passare l'acqua. Se non ci fosse stato l'«ex-corridore» Umberto Maggioni a dirmi di scerchiare il vapore attraverso un buco posto sul coperchio della pompa stessa, forse sarei ancora lì adesso a studiare il perché. E, di errori ne ho fatti tanti anch'io», confessa candidamente.

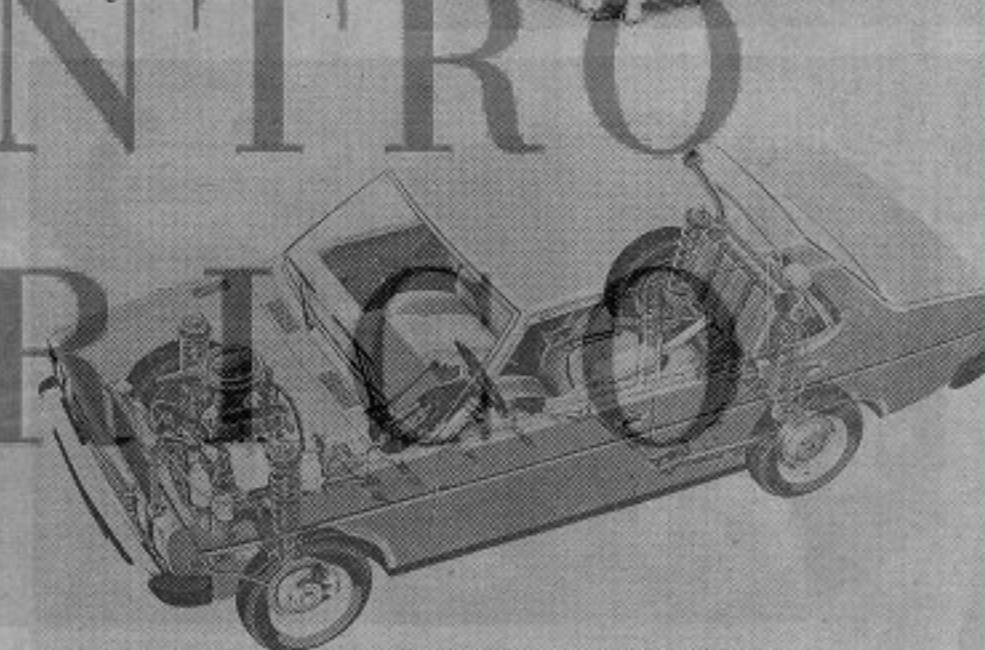
Lamberto Artioli



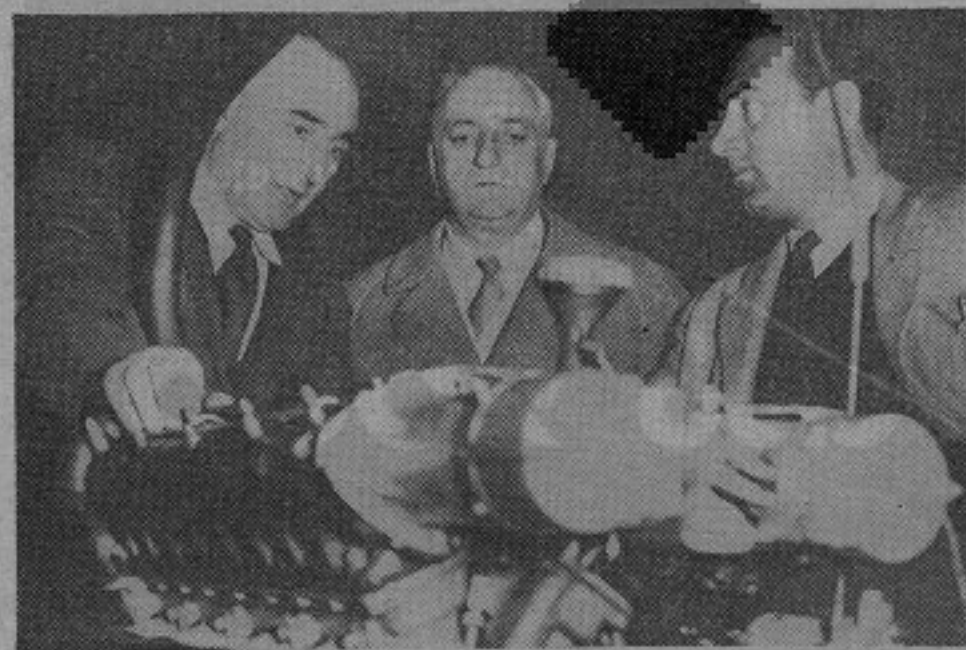
Sopra: Il motore della «124 Rally», derivato da quello della 132; sviluppa 180 cavalli, con 2 valvole per cilindro. L'altra versione, del 1975, con 4 valvole per cilindro, sviluppa 210 cavalli.



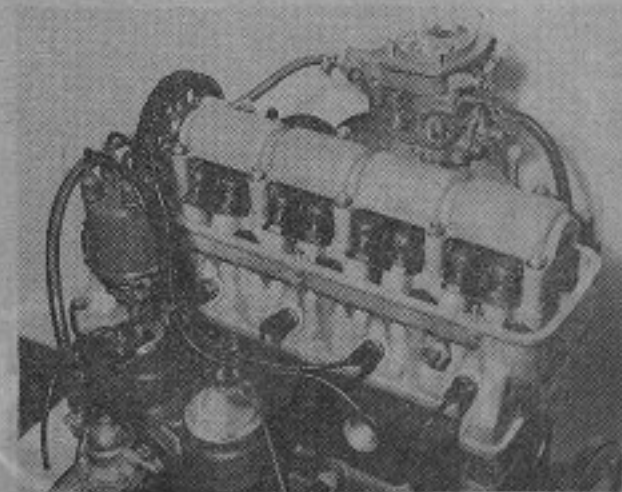
A lato: Il motore della 128, a quattro tempi, con un asse a cammes in testa comandato con cinghia dentata.



Uno spaccato della «131 mirafiori», ultima nata della Fiat



L'ing. Lampredi (con l'ing. Ferrari, al centro) quando progettava motori da corsa



Una veduta del motore della Ziguì, che è sostanzialmente diverso da quello della 124. Infatti, il motore per la vettura sovietica è stato progettato ex novo dall'ing. Lampredi. Si vede, nella fotografia, in particolare, il gruppo della distribuzione con bilancieri a dita, un asse a cammes in testa, comandato da una ruota dentata e catena, apparato che nel corrispondente motore italiano è sito nel basamento

COMPLESSO RESIDENZIALE LA GALASSIA

a due passi dal Centro Studi FIAT
di Orbassano



Alloggi 3-4 camere
pronti subito.

Mutuo S. Paolo
e facilitazioni

Anticipi minimi
in contanti da
lire 8.000.000.

Ampli giardini e spazi verdi fanno di questo
complesso una stupenda zona residenziale.

Per informazioni e vendite dirette:

Impresa FE.BE. di Ferrero e Bello - V. Cellini 21 - Tel. 690.867 - 636.574 - TORINO

Herman Center Moda

GRANDI MAGAZZINI CALZATURE PELLETERIE

10147 TORINO
VIA SAORGIO, 161
CORSO GROSSETO, 221
TELEF. 25.29.44 - 21.35.48

Ci permettiamo segnalarVi che il nostro magazzino con accesso in c.so Grosseto 221 e da via Saorgio 161, è particolarmente attrezzato alla vendita **AL DETTAGLIO DI CALZATURE PER UOMO - DONNA - BAMBINO, PELLETERIA** d'alta moda e comune, e possiede un vasto assortimento di pantofoleria fine. Inoltre una efficiente disponibilità di personale qualificato ci consente di soddisfare le molteplici esigenze della Clientela.

I prezzi diretti che siamo in grado di praticare, comportano un notevole risparmio rispetto ai prezzi attuali dei negozi.

La ns. gamma di articoli comprende, tra le altre Marche, che vanno per la maggiore:

SCARPE UOMO:

HERMANS VARESE - ORIGINAL SPORT VARESE - MARCOZ - MADISON - MODA VARESE - SUPER WILLER

SCARPE DONNA:

SPORTING FASHION - PAUL S. JON - ELISA - PEMPINELLO - PATRIZIA - BOLOGNA - ORIGINAL SPORT VARESE

SCARPE BAMBINO:

SEVERINI ALDO - SEVERINI CALAIS
Tutte le nostre scarpe portano il marchio « VERO CUOIO ».

PELLETERIE:

Vi offriamo borse gran moda cinture e valigeria di ogni genere. Tutti questi articoli ci vengono forniti dalle Case più famose e sono in vera pelle o in vero rettile.

Servirsi da **HERMAN** è una questione di stile e di risparmio.

Una vostra visita sarà particolarmente gradita.

Orario:
9-12,30 - 14,30-19
escluso lunedì mattina

TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT

MOZZI

PELLETERIE
CALZATURE

piazza san carlo 213
torino - tel. 518346

sessa

MAMBO JET

PIAGGIO



AUTOMAR

Concessionaria motoscafi Sessa, Piaggio, idrogetto barche Lord, gommoni Callegari Ghigi, Lomac motori fuoribordo Yamaha, vendite motori marini italiani ed esteri

Via Tunisi 50
Tel. 396.178 - Torino

Trattamento particolare
ai dipendenti Fiat

Mario Ajassa

GIOIE ED ARGENTI ANTICHI
CINESERIE - PORCELLANE - OROLOGI

10133 TORINO
CORSO MONCALIERI 234 (di fronte Teatro Erba)
TEL. (011) 69 49 20

TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT



Nuovo grandioso club all'avanguardia

per la tua forma fisica ed estetica

C.so Traiano 68 Int. 13 (ang. M. Bartoli) tel. 617.277 - TORINO



OLYMPIK club 2000

Palestre maschili e femminili - Corsi individuali ginnastica: attiva, passiva, correttiva, prescolastica
• piscina per adulti • piscina per bambini • corsi di nuoto • riduzioni di peso • sviluppo fisico • massaggi elettrici • cinture vibratorie • fil-chaud • reparto anticellulite • filoclinici per la tua cellulite • sauna finlandese • jet spa • massaggi manuali • cure elioterapiche • raggi ultravioletti e infrarossi • spogliatoi personali • servizio guardaroba • sale relax • snack bar • reparti di estetica • make-up • check-up • personale altamente qualificato
Aperto ininterrottamente dalle 9 alle 21 esclusi i giorni festivi

PARCHEGGIO AUTO GRATUITO

AL DIPENDENTE FIAT
BUONO GRATUITO
PER 1 SETTIMANA

OLYMPIK CLUB 2000

Prezzi auto per dipendenti

Il 5 febbraio sono stati aumentati i prezzi delle auto. «Illustratofiat» pubblica il nuovo listino prezzi per i dipendenti, con i recenti aggiornamenti.

MODELLO	NETTO	IVA	TOTALE
500 R Berlina (1) (2) (52)	763.000	91.560	854.560
126 Berlina (1) (2) (4) (5)	960.000	115.200	1.075.200
126 tetto apribile (1) (2) (4) (5)	1.003.000	120.360	1.123.360
850 Familiare (1) (53)	1.649.000	197.880	1.846.880
127 Berlina 2 porte (1) (2) (4) (5) (6) (8) (28)	1.352.000	162.240	1.514.240
127 Berlina 3 porte (1) (2) (4) (5) (6) (8) (28)	1.418.000	170.160	1.588.160
127 Special 2 porte (1) (2) (4) (5) (6) (8) (28)	1.444.000	173.280	1.617.280
127 Special 3 porte (1) (2) (4) (5) (6) (8) (28)	1.509.000	181.080	1.690.080
128 Rally (1) (6) (11) (13) (15)	1.727.000	207.240	1.934.240
128 Berlina 1100, 2 porte (1) (3) (4) (6) (8) (11) (23)	1.514.000	181.680	1.695.680
128 Berlina 1100, 4 porte (1) (3) (6) (8) (11) (23)	1.596.000	191.520	1.787.520
128 Special 1100, 2 porte (1) (3) (4) (6) (8) (11) (15) (23)	1.636.000	196.320	1.832.320
128 Special 1100, 4 porte (1) (3) (6) (8) (11) (15) (23)	1.719.000	206.280	1.925.280
128 Berlina 1300, 2 porte (1) (3) (4) (6) (8) (11) (23)	1.575.000	189.000	1.764.000
128 Berlina 1300, 4 porte (1) (3) (6) (8) (11) (23)	1.658.000	198.960	1.856.960
128 Special 1300, 2 porte (1) (3) (4) (6) (8) (11) (15) (23)	1.697.000	203.640	1.900.640
128 Special 1300, 4 porte (1) (3) (6) (8) (11) (15) (23)	1.780.000	213.600	1.993.600
128 Familiare 1100 (1) (3) (6) (8) (11)	1.658.000	198.960	1.856.960
128 Familiare 1300 (1) (3) (6) (8) (11)	1.719.000	206.280	1.925.280
128 Coupé 1100 S (1) (6) (10) (11) (15) (24)	1.684.000	202.080	1.886.080
128 Coupé 1100 SL (1) (6) (8) (11) (15) (24)	1.788.000	214.560	2.002.560
128 Coupé 1300 S (1) (6) (10) (11) (15) (24)	1.745.000	209.400	1.954.400
128 Coupé 1300 SL (1) (6) (8) (11) (15) (24)	1.849.000	221.880	2.070.880
X 1/9 Spyder (7) (11) (15)	2.312.000	277.440	2.589.440
124 Coupé 1600 (7) (9) (12) (15) (19) (20) (21) (22) (25)	2.486.000	298.320	2.784.320
124 Coupé 1800 (7) (9) (12) (15) (19) (20) (21) (22) (25)	2.574.000	308.880	2.882.880
131 Normale 1300, 2 porte (1) (3) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (16) (19) (25)	1.963.000	235.560	2.198.560
131 Normale 1300, 4 porte (1) (3) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (16) (19) (25)	2.050.000	246.000	2.296.000
131 Normale 1600, 2 porte (1) (3) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (19) (22) (25)	2.050.000	246.000	2.296.000
131 Normale 1600, 4 porte (1) (3) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (19) (22) (25)	2.137.000	256.440	2.393.440
131 Special 1300, 2 porte (1) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (16) (19) (21) (23) (26)	2.107.000	252.840	2.359.840
131 Special 1300, 4 porte (1) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (16) (19) (21) (23) (26)	2.194.000	263.280	2.457.280
131 Special 1600, 2 porte (1) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (21) (22) (23) (26)	2.194.000	263.280	2.457.280
131 Special 1600, 4 porte (1) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (21) (22) (23) (26)	2.281.000	273.720	2.554.720
131 Familiare 1300, normale (1) (3) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (19) (25)	2.194.000	263.280	2.457.280
131 Familiare 1600, normale (1) (3) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (17) (19) (22) (25)	2.281.000	273.720	2.554.720
131 Familiare 1600, special (1) (7) (8) (12) (13) (14) (15) (17) (18) (19) (21) (22) (23)	2.425.000	291.000	2.716.000
132 GL 1600 (1) (7) (9) (12) (15) (17) (19) (20) (21) (22) (25) (27) (29)	2.434.000	292.080	2.726.080
132 GLS 1600 (1) (7) (9) (12) (15) (17) (19) (20) (21) (22) (23) (27) (29)	2.574.000	308.880	2.882.880
132 GLS 1800 (1) (7) (9) (12) (15) (17) (19) (20) (21) (22) (23) (27) (29)	2.670.000	320.400	2.990.400
Campagnola benzina - Canvas corta dal (30) al (51)	3.839.000	460.680	4.299.680
Campagnola benzina - Canvas lunga dal (30) al (51)	3.904.000	468.480	4.372.480
Campagnola benzina - Hard-top corta dal (30) al (51)	4.000.000	480.000	4.480.000
Campagnola benzina - Hard-top lunga dal (30) al (51)	4.096.000	491.520	4.587.520

Nata 102 anni fa a Gangi (Palermo)

“Ho dieci nipoti che lavorano in Fiat,”

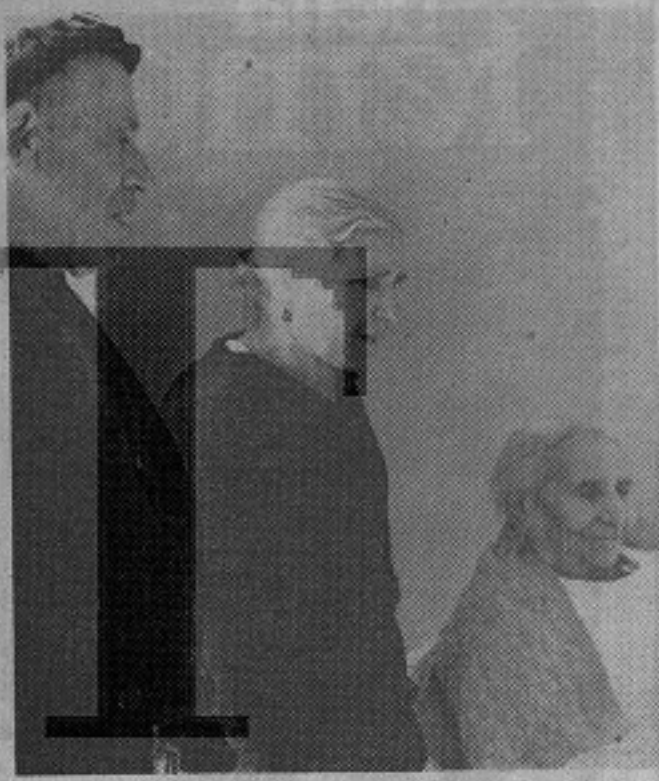
La «nonna» di Gangi — un paesino a millecinquecento metri sulle Madonie, in provincia di Palermo — è nata il 13 febbraio 1873. Cioè ha compiuto centodue anni. Sono tanti, anche per chi è sempre vissuto nel mondo atavico della montagna siciliana. Sono tanti perché Domenica Faranna ved. Centineo ha visto sei guerre, e una le ha portato via il figlio primogenito; ha visto briganti, ha visto occupazioni di soldati stranieri, ha visto e subito crisi economiche. Anche questa. «Sono tempi brutti. Speriamo nel Signore» ci ha detto quando siamo andati a trovarla, nella sua casa. E' a letto, ormai cieca, con un femore rotto da due anni, che la costringe alla immobilità. E' perfettamente cosciente di ciò che accade, della sua infermità.

Domenica Faranna ha avuto cinque figli, uno è partito soldato durante la Grande guerra e non è tornato. Poi c'erano Carmelo, Maria Anna, Maria e Maria Carmela. A Gangi, oggi, vivono ancora Carmelo, di 75 anni e Maria che ha in casa la mamma.

Carmelo Centineo ha avuto nove figli, sette maschi e due femmine; Maria Anna sei, tre maschi e tre femmine; Maria otto, di cui due femmine e Maria Carmela quattro, di cui tre maschi. Sono in tutto 27 nipoti. Nove di questi lavorano alla Fiat insieme con un decimo, nipote d'acquisto perché ha sposato Santina Centineo.

Sono, infatti, Santo Centineo, alla Lingotto e i fratelli Nicolò, a Mirafiori; Luigi a Mirafiori, Salvatore a Rivalta e il cognato, Francesco Nasello a Volterra; i cugini Gallina, figli di Maria, Mauro, Giuseppe e Domenico, tutti e tre alla Mirafiori; il cugino Nicolò Scavuzzo, figlio di Maria Carmela, che lavora a Rivalta e il cugino Francesco Franco, figlio di Maria Anna, che lavora a Termini Imerese.

E' stato proprio Francesco Franco il primo a salire al Nord e a venire a Torino, dove trovò lavoro nel 1962 alla Mirafiori: ora è l'unico che è tornato a casa e lavora a Termini. Poi via via sono giunti tutti gli altri, ultimo Nicolò Scavuzzo, en-



trato a Rivalta nel 1973.

«E' una bella famiglia la mia, anche se adesso sono rimasti qui con me solo due figli e pure loro vecchi. I giovani sono tutti al Nord» dice Domenica Faranna. Li elenca tutti, non ne dimentica uno e sono 27. Due anni fa, quando raggiunse il traguardo del centenario le fecero una gran festa: «Venne il vescovo da Cefalù» ri-

corda. Ma adesso, all'appuntamento con i centodue anni non ha voluto feste. Solo il «Giornale di Sicilia» l'ha ricordata con una fotografia di quando era giovinetta. Domenica Faranna ha quaranta pronipoti e presto saranno 41 perché sta per diventare papà Luigi Centineo; è trisavola, un nipote Scavuzzo è a sua volta papà da un anno.

Maggiore età a diciotto anni

Tutti i cittadini che abbiano compiuto i diciotto anni hanno assunto la «maggiore età» dall'11 marzo scorso.

Il diciottenne può disporre liberamente del proprio patrimonio. Può amministrarlo in prima persona e può esercitare direttamente l'azione civile. Una ricchezza, non valutabile, e finora praticamente congelata, si rende oggi immediatamente disponibile. In forza di questa norma di carattere generale, il diciottenne può, più precisamente:

— Comprare o vendere azioni e diventare amministratore di società.

— Può fare donazioni e alienazioni a prescindere dal consenso del genitore o di chi esercita la patria potestà.

— Può sposare senza il consenso del genitore o del giudice tutelare.

— Può chiedere e ottenere licenze per esercizi commerciali o per la conduzione di imprese, assumendone la responsabilità e i rischi.

— Può sottoscrivere contratti e negozi di compravendita.

— Può riconoscere i figli naturali.

— Può fare testamento.

— Può richiedere e ottenere tutti quei documenti o autorizzazioni per i quali erano richiesti ventun anni.

— E' maggiorenne agli effetti penali.

— Può aprire libretti nominativi di depositi a risparmio e fare prelievi sugli stessi.

— Diventa elettore attivo.

(1) Antifurto L. 17.584 - (2) Sedili anteriori con schienale regolabile L. 22.512 - (3) Sedili anteriori con schienale regolabile L. 27.328 - (4) Vetri laterali posteriori apribili a compasso L. 21.504 - (5) Sella in panno con bande laterali in tinta pelle L. 17.584 - (6) Lunotto termico L. 27.328 - (7) Lunotto termico L. 29.344 - (8) Appoggiatesta per sedili anteriori L. 39.088 - (9) Appoggiatesta per sedili anteriori L. 40.992 - (10) Appoggiatesta per sedili anteriori con schienale regolabile L. 48.832 - (11) Cristalli sterminici con lunotto termico L. 56.672 - (12) Cinture di sicurezza L. 46.928 - (13) Ruote in lega leggera L. 91.840 - (14) Cambio automatico L. 295.104 - (15) Cambio automatico L. 39.088 - (16) Orologio marcia L. 117.264 - (17) Accensione elettronica L. 97.664 - (18) Condizionatore d'aria L. 381.024 - (19) Differenziale autobloccante L. 73.248 - (20) Verniciatura metallizzata L. 46.928 - (21) Verniciatura metallizzata L. 51.744 - (22) Verniciatura metallizzata L. 42.600 - (23) Tetto in vinile L. 42.600 - (24) Contagiri e manometro olio L. 39.088 - (25) Verniciatura metallizzata L. 40.992 - (26) Intermittente elettronico per tergicristallo L. 17.584 - (27) Riscaldatore L. 102.992 - (28) 2 semilavori a giunto a doppio cardano L. 73.248 - (29) Differenziale autobloccante posteriore L. 73.248 - (30) Differenziali autobloccanti anteriori e posteriori L. 146.608 - (31) Gancio di traino orientabile L. 47.824 - (32) Sedili a panchetta (ribaltabili) L. 117.264 - (33) Griglia protezione fari L. 6.832 - (34) Installazione per canistro L. 6.832 - (35) Radice e gravina con relativi attacchi L. 15.680 - (36) Gancio di traino ad uncino omologato L. 71.344 - (37) 4 ammortizzatori posteriori rinforzati (stelo Ø 25 mm.) L. 58.576 - (38) Cinture di sicurezza per sedili anteriori L. 29.344 - (39) Pannelli riparo sole L. 6.832 - (40) Smerciatore idraulico per sterzo L. 29.344 - (41) Attacco elettrico epistolare per rimorchio L. 7.840 - (42) Specchietto interno centrale L. 6.832 - (43) Specchietto esterno L. 16.576 - (44) Indicatore manometro pressione olio motore L. 20.496 - (45) Luce posteriore retroriflettente e fari orientabili L. 29.344 - (46) Cest 6,50 - 16 C pr. 8 Super NP (n. 5) L. 35.760 - (47) Semperit 7,00 - 16 C AS (n. 5) L. 107.520 - (48) Finitore L. 17.584 - (49) Cambio a innesto facilitato L. 21.504 - (50) Dispositivo acceleratore a mano L. 2.912. N.B. — Rimangono invariate le tariffe della Fiat, la tassa di circolazione per sei mesi per i modelli fino alla 131 Berlina 1300 compresa, l'assicurazione R.C., furto totale, incendio. Le spese di collaudo, immatricolazione e del Registro sono a carico del dipendente.

Ferruccio Borio
C. Granata - S. Ronchetti

giornali nella tempesta

messaggio di Giovanni Leone
prefazione di Arturo Carlo Jemolo

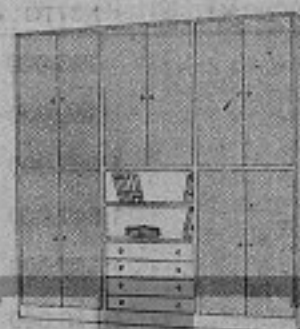
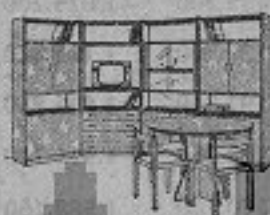
EDA



**IN VENDITA
NELLE MIGLIORI LIBRERIE**

(Edizioni EDA - Via Avogadro 22 - TORINO)

Fabbrica MOBILI LETTO CAM



PREZZI DI FABBRICA
Sconto speciale ai dipendenti FIAT

CAMERE
MATRIMONIALI
CAMERE
PER GIOVANI
SOGGIORNI
ARMADIONI
OGNI TIPO
DI ARREDAMENTO
PER LA CASA
ALBERGHI
PENSIONI
MINIALLOGGI

Si eseguono
lavori su disegno

TORINO
Via Pacini, 63
Tel. (011) 85 20 35
Tram n. 8

PREMIATA SCUOLA DI TAGLIO

E CONFEZIONE (autorizzata)

Prof. Rag. WILMA CAVAZZINI
& MONTESANO



MODELLI SU MISURA
E SU TAGLIE

10122 TORINO - Via Cernaia n. 22
Tel (011) 54 63 03

CORSI DIURNI - PRESERALI - SERALI PER
CAMICIAIE - PANTALONISTE - SARTE - MODELLISTE - MODELLISTE
INDUSTRIALI - SVILUPPATRICI MODELLI FEMMINILI SU TAGLIE - IN-
SEGNANTI DI TAGLIO

TRATTAMENTO SPECIALE AI FAMILIARI DEI DIPENDENTI FIAT

UN INVESTIMENTO SICURO

- perché garantito dai capitali Fiat e Sava
- dal valore dei veicoli venduti ratealmente
- dall'assicurazione contro i rischi d'insolvenze

I BUONI FRUTTIFERI

SAVA/FIAT

MANTENGONO ELEVATO IL RENDIMENTO

rendimento: varia dall'8,45% al 9,35% a seconda della durata dei titoli e si tratta di un rendimento effettivo su base annua posticipata già al netto dell'imposta sulle obbligazioni, garantito per tutta la durata dei titoli e che non subirà riduzioni.

Potrà invece aumentare per effetto della:

indicizzazione: che consiste nell'aumento del tasso di interesse dei titoli pluriennali (una volta per i biennali e due volte per i triennali) a partire dalla cedola successiva alla più prossima, se durante la loro vita venissero effettuate nuove emissioni a tassi maggiorati;

rimborso: assicurato alla pari alla scadenza dei titoli;

vecchie emissioni: i possessori di titoli pluriennali emessi prima del 31 dicembre 1973 possono convertire i vecchi titoli in nuove emissioni alle condizioni attuali contro un modesto aumento di capitale.

custodia per i capitali di almeno 10 milioni, la SAVA offre la custodia gratuita presso le sue Casse Centrali in via C. Marengo n. 25, Torino. Non si incorre in alcuna spesa.

Un'offerta e un invito alla lettura

Due libri per 2000 lire



Bompiani
A.J. Cronin, «Angeli della notte»

Due giovani sorelle, infermiere in un ospedale, legate da una catena di avvenimenti sono separate da due diversi destini. Prezzo illustratofiat L. 1000; prezzo di copertina L. 1400.



Adelphi
R.L. Stevenson, «Il Principe Otto»

E' una storia d'amore questa fiaba del principe Otto, che corteggia sua moglie e la perde per «delicatezza». Prezzo illustratofiat L. 1000; prezzo di copertina L. 2500.



Adelphi
Konrad Lorenz, «Gli otto peccati capitali della nostra civiltà»

Konrad Lorenz, Premio Nobel per la medicina, affronta alcuni problemi fondamentali della nostra civiltà. Prezzo illustratofiat L. 1000; prezzo di copertina L. 1800.



Fabbri
Perrault, «Il gatto con gli stivali»

«Un mugnaio, morendo, lasciò in eredità ai suoi tre figli un mulino, un asino e un gatto»: il mondo immaginario dell'infanzia è nella storia che conosciamo sin dalla nostra infanzia. Prezzo illustratofiat L. 1000; prezzo di copertina L. 2000.



Bompiani
Dacia Maraini, «Memorie di una ladra»

La ladra si chiama Teresa Numa, la sua storia si svolge nella periferia romana. E' il personaggio di un mondo dove violenza e sopraffazione sono spontanee. Prezzo illustratofiat L. 1000; prezzo di copertina L. 2200.



Fabbri
Tempo di donna - vol. II: Lavorare di fantasia

Lavorate di fantasia con fili e gomitoli colorati. E' l'invito alle donne, che in casa amano far da sé, rivolto da una raccolta di punti di cucito, maglia e uncinetto. Prezzo illustratofiat L. 1000; prezzo di copertina L. 2000.

Continua l'offerta di «illustratofiat» ai suoi lettori: due libri per due mila lire, in collaborazione con alcune case editrici (tra le quali Bompiani, Sonzogno, Fabbri e Adelphi).

Che cosa significa

In pratica viene messa a disposizione dei lettori una serie di libri al prezzo di mille lire l'uno. Per contenere le spese di spedizione e d'imballo (che sono a carico degli editori), l'acquisto minimo deve essere di almeno due volumi. In libreria le stesse opere sono vendute a un prezzo decisamente superiore: dal 20 per cento fino al 100 per cento in più.

Come si scelgono

I lettori possono scegliere, tra i titoli pubblicati nell'elenco in fondo pagina, le opere che più li interessano. Ogni mese sarà aggiornato: oltre alle novità saranno presentati i classici e i successi nel campo della narrativa, della saggistica, della letteratura per ragazzi, eccetera.

Come averli

E' semplice: basta indicare sulla «cedola-commissione» pubblicata in fondo pagina i libri scelti e scrivere il proprio nome, cognome e indirizzo. Ritagliare la cedola e spedire in busta chiusa a «illustratofiat-libri», casella postale 1100 - 10100 Torino. Non mandare denaro.

Come si ricevono e come si pagano

Le case editrici provvederanno a spedire per posta i libri ordinati. Il lettore pagherà direttamente al portafoglio i libri acquistati, senza sostenere altre spese.

Offerta speciale

Mille lire per due volumi. I libri qui sotto elencati si possono acquistare in coppia, ogni due libri mille lire. In sostanza il lettore può scegliere o quattro libri di questo elenco (per un totale di 2 mila lire), oppure due libri di questo elenco più un libro da mille lire, oppure ancora due libri da mille lire.

L'acquisto minimo deve essere comunque di due mila lire, segnando una crocetta in due quadratini; chi intende acquistare libri per un valore superiore alle due mila lire può segnare più crocette negli spazi indicati.

Chierici: «Gli eredi dei gangsters».

Pavolini: «1943 - La caduta del fascismo» (La fuga del Savoia).

Pavolini: «1943 - La caduta del fascismo» (Badoglio e C. strateghi della disfatta).

Gerosa: «Chi ha ucciso Ben Barka?».

Venè: «La condanna di Mussolini».

Tobagi: «Gli anni del manganello».

Nassi: «La banda Meinhoff».

Catania: «La lunga mano della Cia».

Venè: «Uccidete Lumumba».

Mantovani: «Bersaglio M. L. King».

Spedire a "illustratofiat", Casella Postale 1100 - 10100 Torino

Prego inviarmi contrassegno i volumi indicati con una crocetta (minimo due crocette)

Le novità del mese

ognuno = 1000 lire

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 5567149 - Gli otto peccati capitali della nostra civiltà | <input type="checkbox"/> VV683 - Lavorare di fantasia |
| <input type="checkbox"/> 5564107 - Il Principe Otto | <input type="checkbox"/> CC518 - Il gatto con gli stivali |
| <input type="checkbox"/> 041130-2 - La cugina | <input type="checkbox"/> 0400793 - Angeli della notte |

I libri del mese scorso

ognuno = 1000 lire

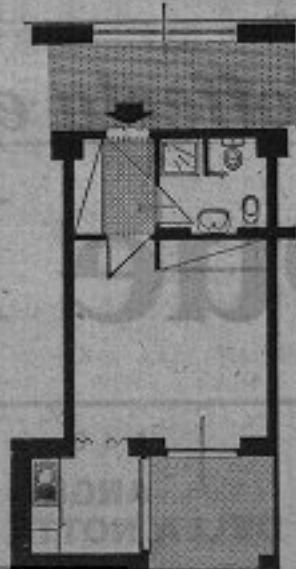
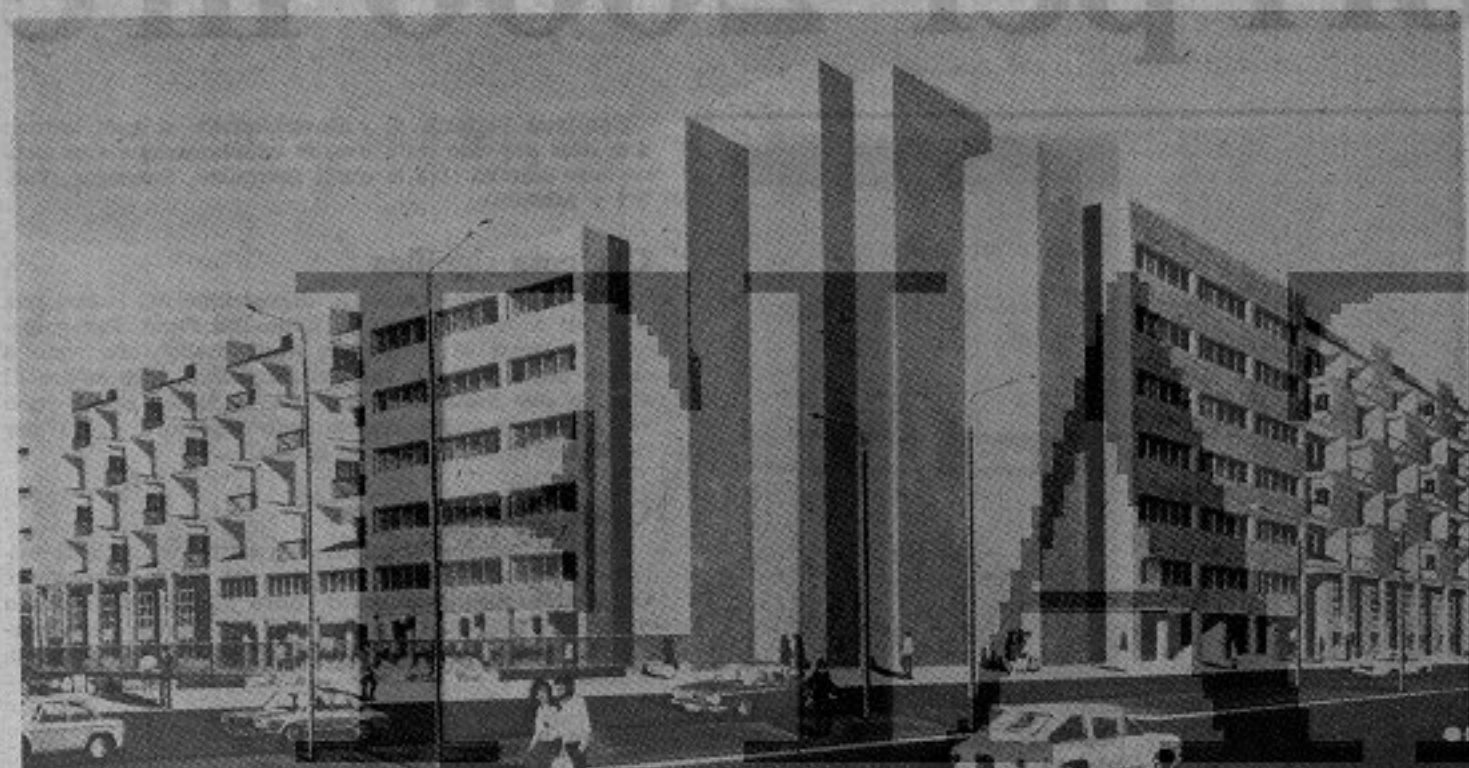
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 0413747 - Gli indifferenti | <input type="checkbox"/> 0408468 - Croiset il veggente |
| <input type="checkbox"/> VV684 - I menù che fanno allegria | <input type="checkbox"/> 5567092 - E l'uomo incontrò il cane |
| <input type="checkbox"/> Salgari, tre volumi | <input type="checkbox"/> 522005X - Martin Eden |
| <input type="checkbox"/> 5567068 - 101 storie Zen | |

ogni 2 = 1000 lire

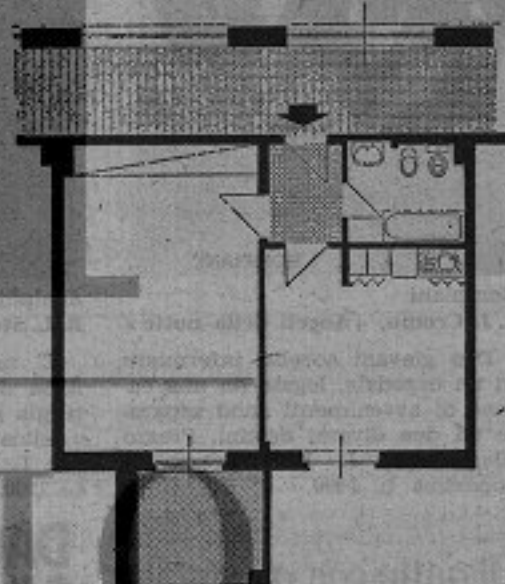
- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> FF016 - Gli eredi dei gangsters | <input type="checkbox"/> FF014 - La condanna di Mussolini |
| <input type="checkbox"/> FF013 - Chi ha ucciso Ben Barka? | <input type="checkbox"/> FF015 - Gli anni del manganello |
| <input type="checkbox"/> FF021 - Uccidete Lumumba | <input type="checkbox"/> FF017 - 1943: la caduta del fascismo (La fuga dei Savoia) |
| <input type="checkbox"/> FF007 - Bersaglio M. L. King | <input type="checkbox"/> FF018 - 1943: la caduta del fascismo (Badoglio e C., strateghi della disfatta) |
| <input type="checkbox"/> FF028 - La banda Meinhoff | |
| <input type="checkbox"/> FF027 - La lunga mano della Cia | |

Si prega di compilare in stampatello
NOME E COGNOME _____
INDIRIZZO _____
LOCALITA' _____
C.A.P. _____ PROVINCIA _____

Dirigenti e funzionari FIAT ecco l'occasione che attendevate e che non dovete lasciarvi sfuggire



L. 14.000.000
REDDITO 10%



L. 20.300.000
REDDITO 10%



casa - albergo

La più moderna costruzione di Torino completa di ristorante - self service - aria condizionata - filodiffusione - parcheggi coperti - zona Mirafiori - nel centro degli svincoli autostradali. Vendonsi alloggi e negozi in nuova costruzione. Alloggi mini - contanti solo 50% L. 7.000.000 reddito 10% - Alloggi grandi contanti solo 50% L. 10.150.000 reddito 10% - rimanente 50% - la nostra società fa dilazioni direttamente con l'interesse mai applicato in questi ultimi mesi del solo 10%.

PER VISITE IN CANTIERE: Via Plava 62 - TORINO
UFFICIO VENDITE: Corso Traiano 101 - Telefono 61 67 66 - TORINO

PRONTO!!
(011) 900.2009



**Vuoi farti la camera da letto?...
da noi te ne fai due!!**

MOBILANDIA

dove mille lire valgono il doppio

Noi siamo fatti così: invece di aumentare i prezzi li abbiamo diminuiti vertiginosamente!

ARREDAMENTI MOBILANDIA STRADA CIRCONVALLAZIONE BRUINO

TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT



**centro
piemontese
roulottes**

10024 - Moncalieri, strada Vallere
Tel. 644.076 - 644.640

Caravanning in Piemonte è, come si sa, sinonimo di Centro Piemontese Roulottes, il Centro di esposizione, di vendita e di assistenza effettiva e concreta, che sorge in Strada Vallere ai piedi del castello di Moncalieri, in mezzo al verde ed alle aiuole fiorite (tel. 644.076 - 644.640).

Per gli appassionati della vita all'aria aperta ed a diretto contatto con la natura, il Centro presenta quest'anno una vasta gamma di case mobili, veri e

propri villini su ruote che si possono sistemare nella località preferita per trascorrervi la vacanza o il week-end.

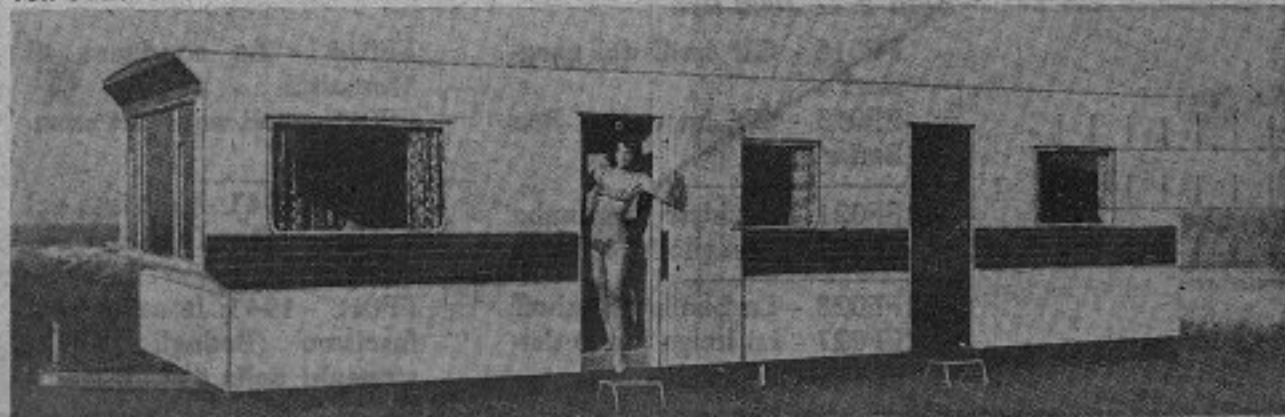
Realizzate con criteri di funzionalità, frutto dell'esperienza delle fabbriche inglesi che le costruiscono, assicurano un soggiorno confortevole in ogni stagione, per il perfetto isolamento termico, ottenuto con lana di vetro, ed un efficiente impianto di riscaldamento (nei modelli più lussuosi c'è addirittura il termosifone).

Il prezzo? Compreso l'arredamento, mobili, cucina, letti ecc., va da tre milioni fino a tredici e mezzo, a seconda dei modelli, delle dimensioni (si arriva fino a 70 mq), delle attrezzature.

Nessun problema per il trasporto e la sistemazione in loco; il Centro è in grado di provvedere.

Per visitare i vari modelli? Basta recarsi alla sede del Centro, in qualsiasi giorno feriale (compreso il sabato). Potrete anche esaminare roulottes di ogni dimensione, di produzione nazionale (Roller) oppure estera (Abbey, Lynton).

Tecnici specializzati sono a disposizione per aiutarvi a risolvere nel modo migliore i vostri problemi.



124 Abarth e Stratos Lancia le vetture rally del gruppo Fiat

Un comitato coordina l'attività sportiva del gruppo per evitare concorrenze tra le due squadre - La Lancia punta al campionato mondiale, la Fiat a quello europeo

La Stratos della Lancia e la 124 Rally della Fiat Abarth sono rispettivamente in testa alle classifiche dei campionati del mondo ed europeo dei rallies, almeno dopo i primi due mesi del calendario 1975. In sostanza la Fiat ha limitato la propria partecipazione alle gare del calendario d'Europa e ad alcune del Mondiale, mentre la Lancia si è dedicata completamente al campionato del mondo. Lo scorso anno assistemmo, nel campionato mondiale, alla concorrenza portata sul piano dell'agonismo sportivo. Ma questa situazione assurda non trova alcuna giustificazione logica allorché è indispensabile, dato il momento di crisi, operare scelte oculate sul piano economico, a tutti i livelli.

Ecco quindi la novità 1975: il coordinamento delle attività sportive del Gruppo Fiat, con la sua ristrutturazione e l'adozione di opportune scelte, senza mortificare alcuna iniziativa, né ipotecare in parten-

za possibili successi, alla luce del felice esordio delle scuderie Lancia e Fiat Abarth in quest'inizio di anno.

E' stato costituito un apposito comitato, presieduto dall'ing. Tufarelli, direttore del Gruppo auto, e composto dall'ing. Sguazzini, amministratore delegato della Lancia, dall'ing. Lampredi, amministratore delegato dell'Abarth, dal dott. Fenoglio, direttore commerciale del gruppo, dal dr. Camerana, direttore della pubblicità e dall'avv. Luca Montezemolo, consulente delle attività sportive e coordinatore del comitato che guida le corse del gruppo Fiat.

E' l'avv. Montezemolo che precisa questa linea di condotta: «Penso che la nostra posizione si possa così riassumere: la difficile situazione contingente impone un rigoroso coordinamento dell'attività sportiva del gruppo per evitare inutili e dispendiose concorrenze interne. E' stato quindi deciso di affidare alla Lancia di rappresentare il Gruppo Fiat nelle più importanti man-

ifestazioni rallistiche nazionali ed internazionali.

«La Fiat nel 1975 limiterà la propria attività sportiva alla partecipazione con la collaudatissima 124 spider ad alcune gare del campionato mondiale in appoggio a Lancia e a quelle del campionato europeo che suscitano particolare interesse commerciale. Il Gruppo Fiat sarà anche presente alle più importanti gare italiane».

«Al di là del successo agonistico, quando c'è, giovano oggi le partecipazioni attive ai rallies?».

«In effetti il rallye d'oggi è profondamente mutato rispetto a quello di una decina d'anni fa. E alla domanda si può rispondere affermativamente. Sì, la partecipazione ai rallies, naturalmente entro limiti ben articolati e non perdendo di vista le difficoltà del momento, può essere utile sotto diversi profili — dice Montezemolo —. C'è un discorso d'immagine della casa che nel caso nostro è e deve essere un'immagine di gruppo; ne consegue un'immediata componente pubblicitaria sempre di grup-

po e non solo di marca o di vettura; infine c'è il risultato relativo al cosiddetto spirito di corpo per quanti lavorano nelle aziende del gruppo.

«Sotto l'aspetto tecnico i rallies, come le corse su pista del resto, costituiscono un'ottima palestra di sperimentazione, un collaudo eccezionale, offrendo le soluzioni che saranno applicate in serie nel futuro».

Queste le ragioni della nuova impostazione data dal Gruppo Fiat in materia di attività sportiva con vetture. In sostanza si tratta di utilizzare le forze in funzione coordinata non solo e non tanto per criteri concorrenziali, ma cercare di raggiungere il maggior numero di mete sportive con il minor dispendio economico. Le esperienze altrui sono state oggetto di considerazione: la Renault, ad esempio, pur correndo anche con vetture di serie, affida all'Alpine il compito di difendere nelle competizioni internazionali il nome della Régie. Disponendo della più prestigiosa vettura oggi esistente per correre i rallies, che è la Stratos, il Gruppo Fiat adotta questa politica, che ha già dato buona prova con i risultati positivi dei primi due mesi di corse, durante i quali le due gare del Mondiale, il prestigioso Montecarlo alla sua 43ª edizione e il duro rallye di Svezia, sempre appannaggio delle case nordiche, sono state conquistate dalla Stratos.

La Fiat corre invece con le Abarth 124 spider, macchine derivate, con eccellente lavoro tecnico, da vetture di serie le quali, in corsa, offrono sicurezza di rendimento e affidabilità eccezionali e sono particolarmente adatte a percorsi molto lunghi e duri, anche se non super-veloci. La Fiat Abarth sta correndo il campionato europeo a grande livello e fa un'ottima figura nel Mondiale.



La Stratos vincitrice del 43° Rallye di Montecarlo



Un passaggio di una Abarth 124 spider della Scuderia Fiat

Stagione 1975

Squadra Rally Fiat

Piloti con contratto a tempo pieno
Markku Alen (finlandese)
Ilkka Kivimäki (finlandese)
Hannu Mikkola (finlandese)
Jean Todt (francese)
Bernard Darniche (francese)
Alain Mahé (francese)
Fulvio Bacchelli (italiano)
Bruno Scabini (italiano)
Maurizio Verini (italiano)
Campione italiano Rallies 1974
Francesco Rossetti (italiano)
Alcide Paganelli (italiano)
Ninni Russo (italiano)
Arturo Zanucoli (italiano) è navigatore di riserva

Squadra Lancia

Sandro Munari
Mario Mannucci
Raffaele Pinto
Arnaldo Bernacchini
Mauro Pregliasco
Piero Sodano (tutti a tempo pieno)

Björn Waldegård
Hans Thorszelius
Simo Lampinen
Silvio Maiga (questi ultimi quattro sono a cachet)

centro sportivo: calendario

Alpinismo-escursionismo

6 aprile - Monte Curt, m 1325 (Val Susa)
20 Bec d'Ovaga, m 1630 (Val Sesia)

Atletica leggera

5-6 aprile - Torino: riunione regionale maschile e femminile
12-13 Torino: riunione regionale maschile e femminile
19 Sede da destinare: riunione regionale maschile e femminile
20 Sede da destinare: riunione regionale maschile e femminile
26 Sede da destinare: riunione regionale maschile e femminile
27 Sede da destinare: riunione regionale maschile e femminile

Atletica pesante

5-6 aprile - Sede da destinare: campionati nazionali studenteschi di pesistica (finale)
19 Sede da destinare: criterium «Under 23» di pesistica (fase interregionale)
27-31 Germania Federale: campionati europei di lotta greco-romana

Automobilismo

12-14 aprile - Francia: 20° Mobil Run internazionale

Bocce

5-6 aprile - Loano: campionato italiano di società (1ª giornata)
6 Ivrea: gara regionale a coppie
6 Asti: gara regionale a coppie
12-13 Vercelli: gara nazionale a quadrette
13 Vercelli: gara regionale a quadrette (val. per il campionato regionale)
13 Torino: gara provinciale individuale
19-20 Nizza Monferrato: gara nazionale individuale e regionale a coppie
20 Novara: gara regionale a coppie
20 Torino: gara provinciale a coppie
25 Vercelli: gara regionale a coppie
25 Torino: gara provinciale individuale
26-27 Cumiana: gara nazionale a quadrette
27 Novara: gara regionale a quadrette (val. per il campionato regionale)
27 Grugliasco: gara provinc. a coppie

Canottaggio

6 aprile - Torino: regata zonale
13 Mergozzo: regata interzona
20 Torino: regata zonale

Nuoto

4-6 aprile - Las Palmas: coppa Latina
12-13 Stoccolma: meeting «6 Nazioni»
12-13 Olanda: Incontro internazionale giovanile
18-20 Torino: Criterium nazionale femminile
18-20 Viareggio: Criterium nazionale maschile

Pallacanestro

6 aprile - Torino: C.S. Fiat-C.U.S. Cagliari

Tuffi

5-6 aprile - Roma: Campionati italiani primavera, categoria juniores-seniores.

Trofeo Agnelli

2 aprile - Scacchi (inizio torneo)
5 Automobilismo (prima prova)
Tennis (inizio torneo)

Feste della neve

I dipendenti Fiat e loro familiari iscritti al Centro sportivo ricreativo culturale potranno usufruire di prezzi particolari per gli impianti di risalita nel periodo e nelle località qui di seguito elencate.

Abbonamento giornaliero: 5-6 aprile: SESTRIE-RE, lire 4000 anziché 6000; 12-13 aprile: COURMAYEUR, lire 3000 anziché 5500. Gli abbonamenti di libera circolazione su tutti gli impianti saranno distribuiti una settimana prima dell'effettuazione di ciascuna manifestazione, presso la biglietteria del Centro sportivo in via Carlo Alberto, 59.

Tiro al piattello

Sul campo di tiro di Carignano è indetta una gara di tiro al piattello nel giorno di sabato 12 aprile alle ore 13, abbinata alla «Grande Coppa d'argento ing. De Ferrari».

Regolamento:

- Iscrizione: sul campo, dalle ore 13 alle ore 14,30 presentando la tessera del C.S. Fiat e versando l'importo di L. 1000.
- Inizio gara: ore 13.
- Piattelli: n. 15 in unica serie per tutti.
- Distanziamento: da m 15 per tiratori di 1ª e 2ª categoria; da m 12 per tiratori di 3ª categoria.
- Premi: cartucce per tiro al piattello.

Impianti per atletica, nuoto, tennis, basket, calcio, bocce

Centro "Agnelli,, di Mirafiori: migliaia di sportivi di ogni età

Su di un'area di 60 mila metri quadrati, sorge in via Guala il più esteso dei dodici complessi sportivi Fiat di Torino e cintura, riservati ai dipendenti: il campo sportivo «Giovanni Agnelli». Si tratta di un gruppo di impianti davvero imponente che comprende una pista illuminata per atletica leggera, in tartan, a sette corsie, completa di pedane per lanci e salti; 64 campi da bocce di cui 40 illuminati e 16 coperti; 9 campi da tennis, tre dei quali coperti; 2 campi di calcio; un campo di basket; un campo per il tiro con l'arco.

Inoltre c'è un fabbricato tribuna da cinquemila posti con palestra (14x25), piscina coperta (25x10),

spogliatoi e sala medica; un palazzetto che ospita, oltre agli uffici, palestre con due campi di basket con tribune per circa 1000 posti, per la ginnastica e per la lotta greco-romana, una sala medica, una sau-

Rugby

Al Motovelodromo in corso Casale 144, si svolgerà il 13 aprile, alle 15, l'incontro di rugby per la «poule» finale, valevole per l'ammissione al campionato nazionale di serie A, Bacigalupo-Casale sul Sile.

I biglietti saranno in vendita al Motovelodromo al prezzo di L. 1000 interi e L. 500 ridotti (C.S. Fiat-Enal). Ingresso gratuito per i ragazzi sotto i 16 anni.

na, un bar con sala giochi e riunioni; infine un fabbricato per gli allenamenti invernali di atletica leggera con una pista a sei corsie (lunghezza m. 125) e pedane per salti e lanci e una palestra per il sollevamento pesi.

Come spiega il gestore di questo complesso, Eugenio Korwin, i singoli impianti fino a qualche anno fa erano utilizzati soltanto parte della giornata, mentre ora con le leve giovanili le ore «vuote» sono state riempite. Solo in campo giovanile, nel 1974, è stata messa a punto l'attività per 10.760 ragazzi.

«Le nostre attività — spiega Korwin — si possono, grosso modo, dividere in tre gruppi: quelle

dei Centri Olimpia, quelle agonistiche e quelle ricreative».

Per quanto riguarda i Centri Olimpia si sono avute 2180 adesioni per l'atletica leggera, 5400 per il nuoto, 920 per il basket e 90 per la pallanuoto, mentre, a livello agonistico giovanile, gli iscritti sono 560 per l'atletica leggera, 160 per il nuoto e 550 per il basket.

Il secondo gruppo di attività, quello agonistico, si riferisce a coloro che praticano lo sport preferito inquadrati nell'ambito delle singole Federazioni nazionali. I «tesserati» risultano essere 251 per l'atletica leggera, 85 per l'atletica pesante, 187 per il nuoto, 227 per il basket e 165 per le bocce.

Diciottesima edizione del campionato bocce

La quadretta della Fiat conta su una novità

Il 5 e 6 aprile prende il via a Loano la diciottesima edizione del campionato italiano di bocce a quadrette per società, valevole per l'assegnazione del «Trofeo Martini»; la formula è la stessa dell'anno scorso con la disputa di un girone all'italiana (andata e ritorno in otto giornate) fra le sedici società partecipanti, per un totale di 30 incontri per ogni formazione.

Le sedici società ammesse sono: Pianelli-Traversa, Rivodrese, Lancia, Facis, Fiat, Genzianella, Italsider, A. Doria, Sampierdarene, Montagnola, Nizza-Refit, Novarese Sisi, Biellese, Olimpia, Way Assauto e Amici Boule d'Or.

La Fiat si presenta con una formazione rinnovata rispetto a quella che ha conquistato un brillante 5°

posto nello scorso campionato: il responsabile Giovanni Parigi potrà contare su: Franco, Cinotti, Pasquero (i «vecchi») e sul nuovo «acquisto» Busi, già dell'Olimpia Vercelli. Doveva esserci anche Bisarello (che l'anno scorso ha giocato nella Way Assauto di Asti), ma al momento è impossibilitato a scendere in campo a causa di una malattia.

Nella prima giornata la quadretta della Fiat ha un calendario alquanto impegnativo, perché dovrà affrontare, nell'ordine, la Rivodrese (che è quest'anno la grande favorita, dopo l'ingaggio di Granaglia, Selva e Vay), la Facis (con l'ex «fiatino» Priotto e i «nuovi» V. Botto e Wich) e l'Italsider (i liguri non hanno ancora comunicato i nominativi dei giocatori).

centro culturale: calendario

Mostra

Dal 5 al 13 aprile presso il salone del Centro in via Carlo Alberto 59, è aperta al pubblico la Rassegna di pittura per ragazzi con partecipazione riservata ai figli dei dipendenti Fiat che frequentano le scuole dell'obbligo di Torino. Orario: feriali, dalle 16 alle 23; sabato e festivi, dalle 10 alle 12 e dalle 15 alle 19.

Dal 19 al 27 aprile è aperta al pubblico una Mostra di Naif jugoslavi. La Mostra sarà allestita a cura del Centro presso il salone di via Carlo Alberto 59. Orario: feriali, dalle 16 alle 23; sabato e festivi, dalle 10 alle 12 e dalle 15 alle 19.

Concerto

Martedì 8 aprile alle 21, al Conservatorio «G. Verdi» avrà luogo il concerto di musiche di Franco Alfano, in occasione del centenario della nascita (1875-1975).

Programma: SONATA per violoncello e pianoforte; LIRICHE per canto e pianoforte (da il «Giardiniere» di Tagore): a) Mamma, il giovane principe...; b) Egli mormorò: amor mio...; c) Parlatemi, amor mio...; TERZO QUARTETTO per archi (1ª esecuzione a Torino); LIRICHE per canto e pianoforte (testi di Tagore): a) Perché allo spuntar del giorno...; b) Ninise l'ultimo canto...; c) Giorno per giorno...

Esecutori: Silvana Bocchino, soprano; Wally Peroni, pianoforte; Ermanno Molinaro, violino; Piero Moretti, violino; Lorenzo Lugli, viola; Renzo Brancaloni, violoncello.

Viaggi

La Savet, in occasione dei ponti di primavera-estate organizza i seguenti viaggi per gli iscritti al C.S.R.C.

- Madrid: 1-4 maggio.
- Quota individuale di partecipazione, albergo 1ª categoria e trattamento di mezza pensione, lire 133 mila.
- Chiusura iscrizioni: 4 aprile.
- Amsterdam: 29 maggio - 2 giugno.
- Quota individuale di partecipazione, albergo di 1ª categoria, pernottamento e 1ª colazione, lire 118 mila.
- Chiusura iscrizioni: 16 aprile.

Presso la biglietteria del Centro, via Carlo Alberto 59, sono in visione i programmi dettagliati e si effettuano le relative prenotazioni.

Corso di bridge per principianti

Il Servizio Giochi di Sala organizza un corso di bridge per principianti con inizio il giorno 2 aprile p.v. alle ore 21 precise nei locali del Centro ricreativo di via Guala 26.

- Il corso avrà la durata di 12 lezioni, una per settimana ogni mercoledì sera alle ore 21.
- Istruttore del corso: ing. Valle.
- Tassa d'iscrizione: L. 1000.

Le iscrizioni, riservate agli iscritti al C.S.R.C. Fiat, si ricevono presso la biglietteria del Centro in via Carlo Alberto 59, fino al giorno 26 marzo ed alla concorrenza massima di n. 40 allievi.

Vetrina Marus



Per le occasioni importanti

1. Abito a un petto, due bottoni, con tasche tagliate, classico ed elegante, Lire 91.500
2. Camicia Twille classica, Lire 11.900
3. Tailleur cerimonia, Lire 65.000
4. Camicia elegante in crepe, Lire 14.900
Nei colori beige e azzurro polvere
5. Abito a un petto, due bottoni, con tasche applicate, nei disegni fantasia di moda, Lire 70.000
6. Camicia in popeline, anche nei colori beige e azzurro, Lire 7.900

marus
specialista dell'abbigliamento

a Torino: via Roma 343, piazza Solferino 1, via Chiesa della Salute 35,
via Monginevro 18, via Nizza 193, piazza Statuto 24, piazza Santa Rita 8





Formaggi per tutti i gusti

Il nome «formaggio» deriva dal latino popolare «formatum» che tradotto letteralmente significa «latte coagulato dentro una forma»; nel latino classico, invece, il vocabolo «caseus» ha dato origine al «cacio», termine usato in alcune regioni.

Il formaggio è un cibo dalle origini antichissime. Lo troviamo già citato nei papiri degli antichi egiziani; più avanti nel tempo divennero famose alcune zone della Grecia e dell'Italia per la preparazione di formaggi. Pare siano stati i romani a diffondere fra i popoli dominati l'arte di fabbricare formaggi che, poi, specialmente in Francia, si perfezionò. E' intorno al 1200 che in Italia (soprattutto nel Parmense e nella bassa Lombardia) la fabbricazione del formaggio assume importanza fondamentale.

Inizialmente il sistema usato per la preparazione del formaggio era semplicissimo: il latte coagulato veniva compresso sotto dei pesi e lo si lasciava poi ad essiccare e fermentare in ceste di vimini. Il latte usato era generalmente di pecora, capra o mucca, eccezionalmente veniva usato latte di cavalla o asina. Col passare del tempo la lavorazione del formaggio si perfezionò e si ebbero così infinite qualità di formaggio.

Oggi i formaggi si possono classificare in base alla quantità di grasso in essi contenuti: ci sono così formaggi grassi, semigrassi e magri; se si considera invece la consistenza della pasta con cui sono fatti, abbiamo formaggi molli o duri e, dipendentemente dalla loro maturazione, abbiamo ancora formaggi freschi o stagionati.

Il formaggio è alimento di alto valore nutritivo e di facile digeribilità. E' ricco di proteine animali (presenti nella caseina), grassi, vitamine, enzimi e numerosi sali minerali quali il ferro, il calcio e il fosforo.

Il valore nutritivo del formaggio è superiore a quello di una pari quantità di carne, con il vantaggio che il formaggio è più digeribile in quanto non produce gli acidi urici che la carne crea. Nonostante ciò sono sconsigliabili, ai sofferenti di disturbi epatici, i formaggi piccanti; quelli molto salati sono da evitare per coloro che

sono malati di cuore e quelli grassi sono vietati agli obesi. Elenchiamo alcuni fra i più conosciuti formaggi italiani:

Asiago: si produce nella zona dell'altopiano di Asiago dal quale prende il nome (anche in alcune zone della Lombardia viene prodotto questo tipo di formaggio e prende nomi diversi). E' un formaggio che in genere si consuma fresco ma che può essere stagionato fino a due anni. E' ricavato da latte parzialmente scremato.

Caciocavallo: viene prodotto nell'Italia meridionale. Il suo nome deriva dal fatto che le forme, simili a pere allungate, vengono messe a stagionare legate a coppie, a «cavallo» di un bastone; è di pasta elastica e si prepara in due modi: dolce o piccante. Viene fatto con latte di bufala o di mucca.

Fontina: quella vera viene prodotta nella Valle d'Aosta. Il suo nome rivela la caratteristica di questo formaggio grasso a pasta cotta e cioè che fonde facilmente con il calore. Viene preparata con latte di mucca intero.

Gorgonzola: che prende il nome dalla città lombarda dalla quale ha origine. E' un formaggio grasso a pasta cruda in cui ci sono venature verdognole costituite di muffe che si producono durante il periodo di stagionatura.

Grana: che prende il nome dalla consistenza granulosa della pasta con cui è fatto (o parmigiano reggiano, dalla città in cui è più diffusa la produzione). Si tratta di un formaggio stagionato (dal due ai tre anni) che viene usato a tavola o grattugiato per diverse preparazioni in cucina. E' uno dei formaggi più digeribili e nutrienti nonostante la stagionatura.

Mascarpone: formaggio tipico lombardo; viene preparato con panna di latte, ha consistenza cremosa e una durata limitata.

Mozzarella: ha origini nell'Italia centro-meridionale ed è fatta con latte di bufala (oggi la si produce anche nell'Italia settentrionale e con latte intero di mucca). Ha pasta soda di ottima digeribilità.

Pecorino: è un formaggio tipico dell'Italia centro-meridionale. Si produce con latte intero di pecora e viene cotto, ha pasta consistente e salata. Ottimo formaggio piccante da tavola se consumato entro i sei mesi di stagionatura, mentre dopo un anno serve da grattugiare sulla pasta o sulle minestre.

Robiola: prende il nome da Robbio, località della Lomellina dalla quale questo formaggio ha forse origine. Si producono diverse qualità di robiola, simili tra loro, ma che prendono nomi diversi secondo il luogo di produzione. Si ottiene da latte di mucca non scremato ed è un formaggio che si consuma dopo breve stagionatura. Esistono forme grandi di Robiola che vengono vendute a peso oppure si trovano an-

che robioline del peso di un etto circa.

Una ricetta

Gnocchetti ai tre formaggi. Ingredienti (per 4 persone): gr. 400 di farina; gr. 120 di burro; una mozzarella piccola; gr. 100 di fontina; gr. 50 di parmigiano grattugiato; un bicchiere di panna liquida; sale, pepe.

Mettere in una casseruola un litro di acqua, salarla, aggiungere gr. 50 di burro e mettere sul fuoco; quando sarà giunta all'ebollizione versarvi la farina e mescolare con un cucchiaino di legno. Lasciar cuocere mescolando in continuazione fin quando la pasta si staccherà dal tegame. Versare la pasta sul tavolo, farla raffreddare e formare un lungo salsicciotto dal diametro di un centimetro. Tagliarlo in tanti gnocchetti e lessarli poi in acqua salata per otto minuti circa. Scolarli e porli in una zuppiera, condire con 50 gr. di burro, il parmigiano grattugiato e, volendo, un pizzico di pepe nero.

Versare gli gnocchetti in una pirofila imburrata, cospargerli con fontina e mozzarella tagliate a dadini e il rimanente burro. Versare sopra la panna e porre in forno caldo per qualche minuto a gratinare. Servire nello stesso recipiente di cottura.



Multe per la pubblicità sulle auto

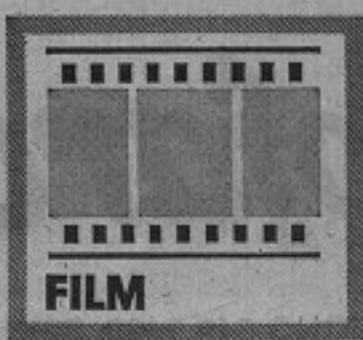
Sanzioni da 10 mila a 100 mila lire, oltre al pagamento dell'imposta evasa, per gli automobilisti che fanno pubblicità, non autorizzata, con le loro auto.

Le contravvenzioni sono applicate in osservanza degli articoli 6 e 12 del d.p.r. (decreto del Presidente della Repubblica) n. 639 del 26 ottobre 1972.

Recentemente sono state elevate numerose contravvenzioni per l'esistenza, su vetture, di scritte, decalcomanie, marchi pubblicitari, targhette e vetrofanie; tale abitudine, diffusa specialmente tra gli automobilisti-turisti, rischia di diventare molto costosa.

L'imposta sulla pubblicità, infatti, si applica anche sulle iscrizioni e su tutte le altre forme pubblicitarie visive esposte in luoghi pubblici e quindi è dovuta anche per la pubblicità effettuata all'esterno dei veicoli e di conseguenza anche quella sui bordi del portatarga.

C'era qualche dubbio per le decalcomanie e le vetrofanie, ma il ministero delle Finanze ha ribadito che «la forma tipografica e le dimensioni delle scritte, se leggibili a distanza, non incidono sulla natura pubblicitaria delle stesse, né ha alcuna rilevanza l'esistenza o meno di un esplicito accordo tra venditore o ditta commerciale e acquirente. In quanto l'obbligazione tributaria nasce nel momento stesso della esposizione al pubblico e quindi a tale obbligo sono impegnati contemporaneamente sia il venditore che l'acquirente».



Il mistero di un uomo creduto morto

Professione: reporter di Michelangelo Antonioni — In una storia dove verosimiglianza e attendibilità non vogliono essere essenziali, l'occhio cinematografico del tormentato regista ferrarese esprime in immagini stupende i riflessi di una crisi interiore. Pur lasciato nel vago e nell'inespresso, questo dramma d'un uomo che si fa credere morto assumendo l'identità d'un altro realmente defunto, raggiunge una alta tensione figurativa che si accorda con la maturità d'attore di Jack Nicholson, affiancato da una (volutamente) dimessa e non «scandalosa» Maria Schneider. Segnalato dalla critica cinematografica italiana.

Le orme di Luigi Bazzoni — Florinda Bolkan, incline a esprimere i tormenti e gli incubi di complicate e sofisticate creature, si trova a suo agio in un personaggio nevrotico («nevrosi dell'era spaziale») oppresso dal ricordo di impronte lasciate sulla Luna da astronauti in difficoltà. Le soluzioni della regia difettano di chiarezza, rendendo ostica, oltre che involuta, una vicenda basata su di uno sdoppiamento femminile.

Sangue di condor di Jorge Sanjines — Film boliviano del 1969, finalmente recuperato e proposto all'attenzione partecipe di chi chiede al cinema non solo effimeri svaghi. Il tema è

la rivolta di un capo indio, Yawar Mallku, che in una zona montana sovrappopolata si oppone alla sterilizzazione delle donne promossa da una missione americana. Film di viva emotività, sostenuto da una vigorosa carica di protesta sociale, e segnalato dalla critica cinematografica italiana.

Il sospetto di Francesco Maselli — Rigoroso saggio di film politico attorno al quale s'intrecciano polemiche, discussioni accese, fervidi dibattiti. Il soggetto, opera elaborata e meditata dello stesso regista, colloca nel 1934 — gli anni della lotta tra comunismo, fascismo e democrazia borghese — il viaggio in Italia d'un fuoruscito comunista, militante nel partito clandestino. Egli è inviato in missione a Torino e altre città per individuare possibili spie infiltrate dall'Ovra nell'organizzazione. Nella sua volontà severità, nella sua capacità d'aver saputo cogliere e restituire un lontano momento storico, nella dimensione umana del personaggio principale, il film ha gli elementi non solo ideologici per esser considerato tra i più significativi di quest'anno. Interpreti intensi, aderentissimi: accanto al teso Gian Maria Volonté spicca Annie Girardot.

Terremoto di Mark Robson — Affidata agli «effetti speciali» scenografici, cioè a modellini e trucchi, un'immensa catastrofe tellurica, ricalcata dal crollo d'una grande diga, riempie di disastri e di cadaveri il primo «kolossal» rimbombante e sussultante del nuovo filone catastrofico in cui, con l'aiuto di elettronica e tecnologia, si strumentalizzano le sventure (per fortuna finte) a tutto beneficio dell'incasso.

Sugarland Express di Steven Spielberg — Tragiche conseguenze del colpo di testa di due sposini che sequestrano un agente e rubano un'auto, spinti dall'ansia di ritrovare il bimbo a loro sottratto. Eccellenti regia e interpretazione; specialmente brava Goldie Hawn.



Maria Schneider in « Professione: reporter »



Florinda Bolkan, personaggio nevrotico in « Le orme »

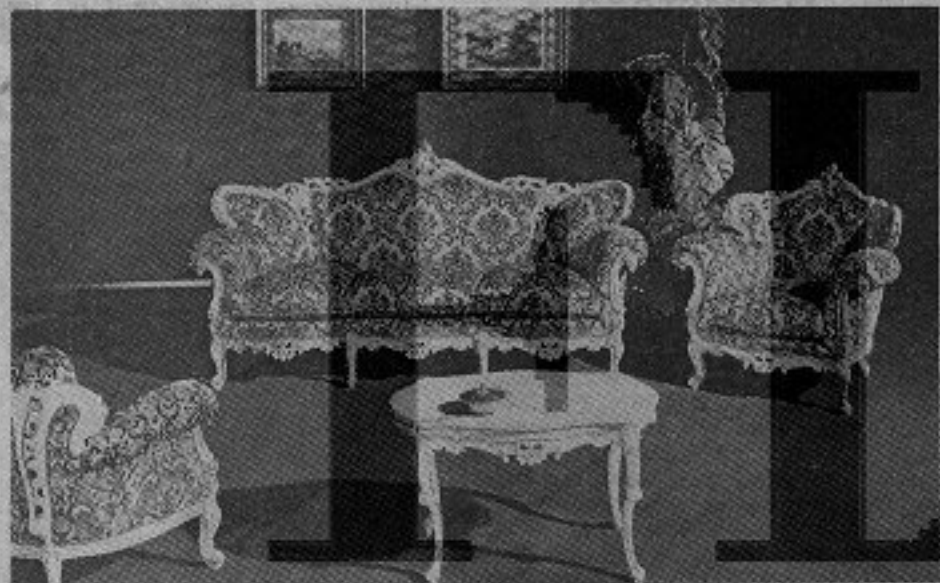


Una incisione del 1872 mostra la preparazione del Camembert

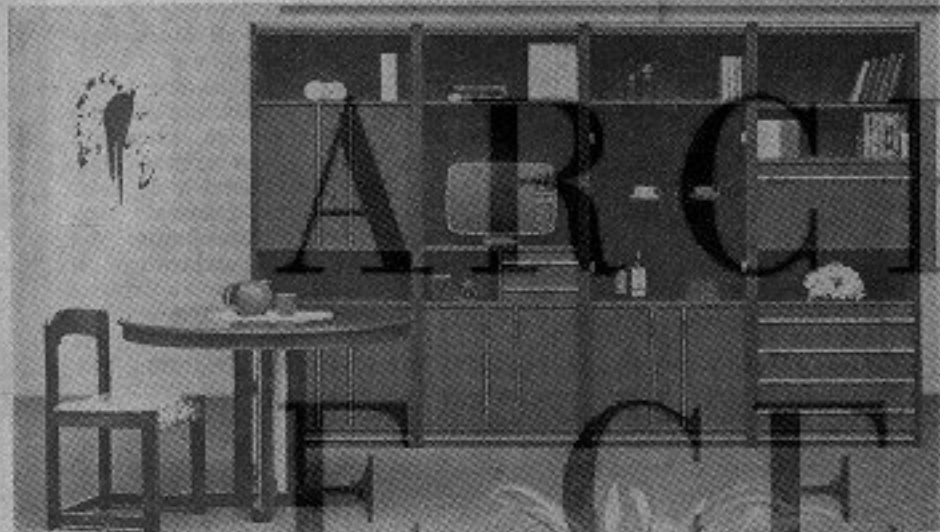
MOBILIFICIO

Cristofaro

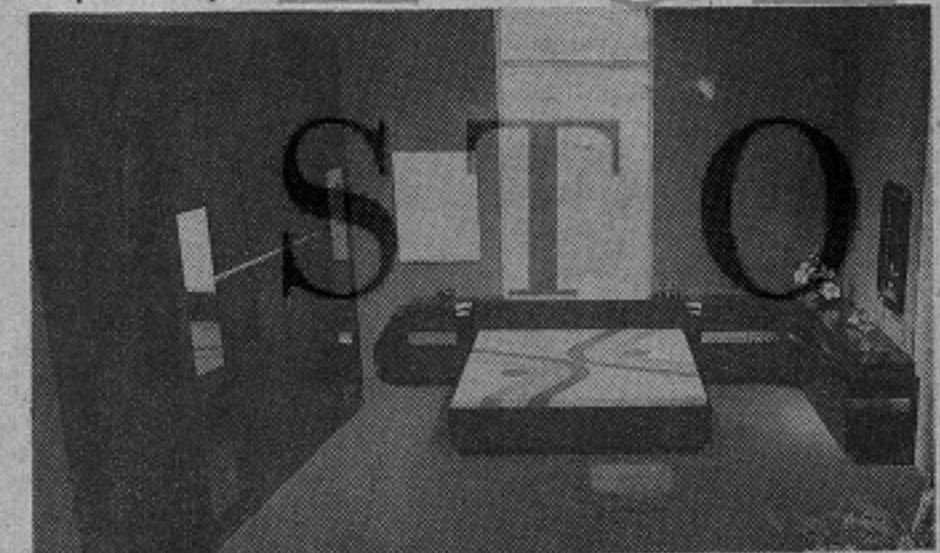
STRADA TORINO 17, TELEFONO 349.9460, BEINASCO
VIA CARSO 12 - TELEFONO 345.236 - BORGARETTO



Salotto Barocco in noce scolpito, 4 pezzi, con tavolino L. 570.000



Componibile 4 pezzi con tavolo e sedie L. 450.000



Camera moderna in palissandro, con giroletto e radio L. 690.000



Camera da letto con armadio stagionale in noce Tanganika L. 650.000

TROVERETE INOLTRE TANTI ALTRI ARTICOLI

- Salotto in vera pelle pura 3 pezzi L. 470.000
- Salotti in nappel con divano-letto a partire da L. 180.000
- Camerette per bambini a partire da L. 180.000
- Soggiorni in noce tradizionale a partire da L. 580.000
- Soggiorno in noce tradizionale lavorato L. 800.000
- Vasto assortimento mobili-letto e divani-letto.
- VASTISSIME COMBINAZIONI PER SPOSI
- Con sole L. 700.000 potrete arredare la vostra casa.

PREZZI ECCEZIONALI

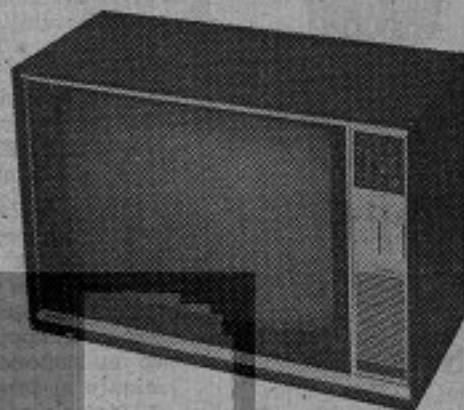
Facilitazioni di pagamento e sconto speciale per i dipendenti FIAT

Offerta speciale per dipendenti FIAT

valida fino al 28-4-1975

televisore
Philips
Nilo 24"

schermo
cristallo
fumè



Il più prestigioso televisore bianco e nero
dell'attuale gamma Philips



PHILIPS

Listino ufficiale L. 280.000

Prezzo speciale per Dipendenti FIAT
muniti di tesserino di riconoscimento L. 160.000 IVA compresa presso



INGROSSO COMPONENTI ELETTRONICI

SEDE

Via Avigliana, 45/F
Telef. 751.987 - 740.238
TORINO

FILIALE SUD

P.za Bengasi ang. corso Roma, 95
Telef. 666.572 Moncalieri

ACCADEMIA HIRAKUDO

SCUOLA AUTORIZZATA E RICONOSCIUTA



空手道 柔道 合気道



- Sede Centrale: Torino, via Gorizia 194/A (S. Rita) - T. 357.222 (segr.: Ma-Gio-Sa 18-20)
- Succursale: Torino, via Talucchi 19 (S. Donato) Scuola Statale « Gambero » (Iscrizioni presso il bidello)

Fra le poche scuole autorizzate dalla FESIKA ed AIKIKAI (Ente Morale) unici organismi riconosciuti dal Giappone per una giusta diffusione del contenuto educativo di tali Arti

Corsi di KARATE tenuti dal M^o Sergio Beronzo 3° Dan 2° al secondo ai campionati mondiali di Tokyo

Corsi maschili e femminili per adulti e bambini di
KARATE - JUDO - AIKIDO
divulgati nella loro giusta luce di
salute psicofisica e di rispetto altrui
(FACILITAZIONI AI DIPENDENTI FIAT)



TECNICHE DI:

- Difesa personale
- Ginnastica
- Respirazione
- Concentrazione
- Igiene interna
- Calma mentale
- Prevenzione e cura delle malattie ipocinetiche

AIKIKAI D'ITALIA
ACCADEMIA NAZIONALE ITALIANA D'AIKIDO

ACCADEMIA HIRAKUDO

IL SISTEMA PER VIVERE IN SALUTE



Non disdegna l'abbinamento all'abito sportivo, stile trench, né alla gonna-pantalone, dura a morire, perché ricorda il Far West e le sue eroine con giubbotti senza maniche ed aperti davanti o appena chiusi da stringhe. Si indossa infine anche sulle gonne a ruota, purché sia cortissimo e striminzito, in modo da creare un contrasto di linea. In pratica, il gilet si adatta a tutti gli stili. E questo è il segreto della sua fortuna.

Neppure maglie e casacche, cardigan e pullover sfuggono al gioco di volumi imposti dai camici. La misura più piccola, rispetto alla propria taglia, che consigliava vent'anni fa Marilyn Monroe è un trucco decisamente superato dai tempi. Oggi il gioco delle aderenze è tramontato. Maglie e pullover tornano ad accarezzare le anche, rigonfi sulla schiena e nelle maniche che scendono a raglan e si allargano a campana. Il collo alla dolce vita anziché aderente e slanciato, si appesantisce in doppie ripiegature ampie, seguendo l'esempio dei maglioni dei pescatori.

Trucco veloce ma che si vede

Consigli per un make-up, ossia «trucco» veloce. Tutto in cinque minuti. Lavare il viso con molta acqua calda prima e poi fredda; passare un po' di tonico rinfrescante per chiudere i pori e con la spugnetta mettere la crema idratante. Stendere poi il fondo tinta (sempre con la spugnetta); se ci sono le occhiaie metterne un secondo strato. Assorbire con una velina l'eccesso di trucco e passare un po' di cipria trasparente e incolore sul naso, la fronte e il mento. Una sfumatura di ombretto lungo le ciglia superiori e inferiori e nell'incavo della palpebra un po' di colore grigio, marrone o della stessa tonalità dell'ombretto, ma più intensa. Molto mascara sulle ciglia, nero o marrone, mai colorato; un tocco di fard sulle guance e per ultimo il rossetto o il lucido sulle labbra. Tenere sempre presente che il trucco deve adattarsi al colore degli occhi e mai a quello dell'abito.



Due camici: sotto il ginocchio, e alle caviglie (da Amica)



Come sfruttare lo spazio

Gli armadi a muro presenti anche nelle case di recente costruzione, benché non sempre in numero sufficiente, sono tra le soluzioni più utili dell'arredamento moderno; negli appartamenti che ne sono sprovvisti si potrà approfittare del più piccolo angolo per attrezzarlo opportunamente.

Ogni spazio e ogni rientranza possono essere utilizzati per riordinare: dallo sgancio di una finestra, agli elementi a cassetto su cui ricavare divani o letti (figure 1 e 2). Anche il volume di un sottoscala può essere sfruttato per ricavare armadiature (figura 3). Con una falsa soffittatura ribassata si potrà ottenere uno spazio utile a riporre valigie e oggetti di uso non comune (figura 4). Armadi!

Si può ricorrere anche agli armadi componibili che permettono di sfruttare intere pareti e sono disponibili in una vasta gamma di prezzi. Tutte le scaffalature interne sono meglio utilizzabili se vengono montate su cremagliere che consentono di regolarne la distanza. Ricordarsi di attrezzare sempre le ante degli armadi per poter riporre cravatte, calzini, guanti, senza occupare spazio nei cassetti.

Mensole
Se si hanno molti libri di formato diverso per guadagnare spazio si possono sistemare su mensole situate a distanza scalata (partendo da un minimo di 19 centimetri sino ad un massimo di 40) (figura 5).

Attenzione alla lunghezza delle mensole: con uno spessore di due centimetri saranno lunghe al massimo 80 centimetri.

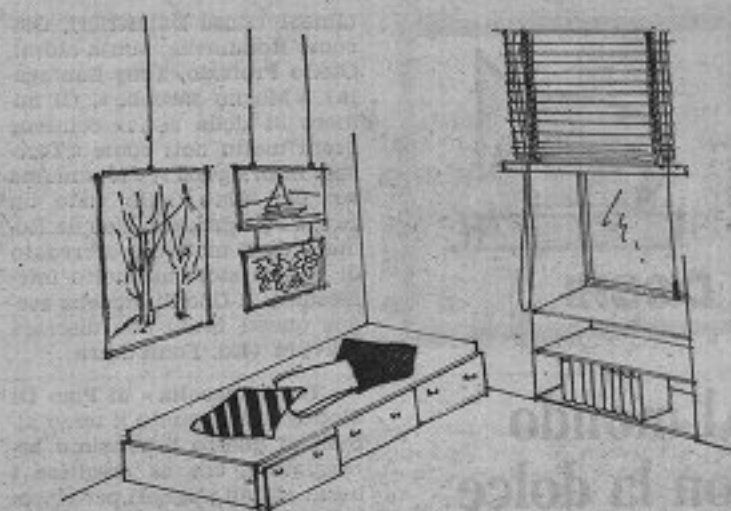


Fig. 1 - Piccolo scaffale sotto la finestra, nella camera dei ragazzi

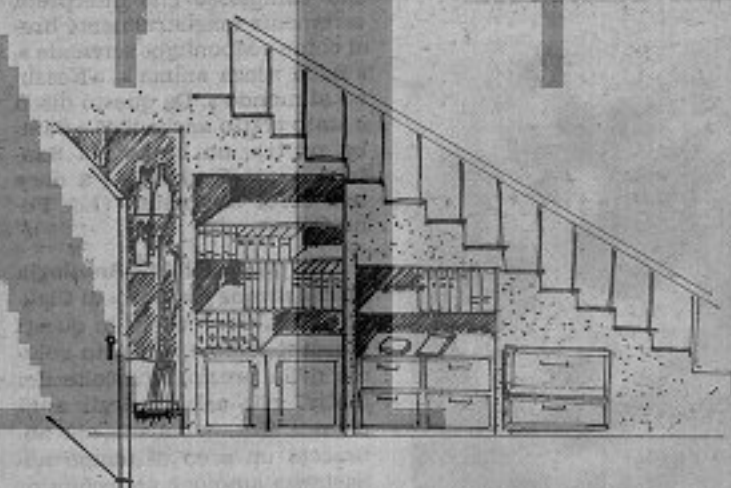


Fig. 2 - Semplice sistema per utilizzare gli antestetici vani sottoscala

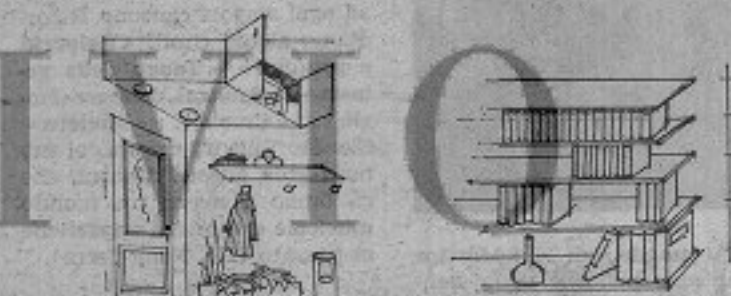


Fig. 3-4 - Esempio di soffittatura ribassata e di libreria a mensole



Artrosi male di sempre

Una delle malattie più frequenti è l'artrosi, affezione degenerativa delle articolazioni, caratterizzata dalla usura delle superfici cartilaginee articolari e da alterazioni delle ossa contigue. Si può affermare che i soggetti in età senile sono praticamente tutti portatori, in varia misura, di lesioni artrosiche anche se solo una parte di essi (10 per cento circa), presenta una sintomatologia clinica.

L'artrosi si può considerare, entro certi limiti, espressione del processo di invecchiamento dei tessuti articolari.

Nella predisposizione all'artrosi esiste un fattore ereditario e un fattore «meccanico». Nel secondo caso le lesioni artrosiche sono situate nelle articolazioni sottoposte al maggior carico (ginocchio, anche, colonna vertebrale).

Ricerche eseguite su persone di ogni età hanno evidenziato che a cominciare dalla seconda decade di vita vi sono già segni di artrosi. L'età media di insorgenza della sintomatologia clinica è però tra i 40 e i

60 anni. L'incidenza è uguale nei due sessi. È maggiore nei soggetti obesi o di costituzione robusta. Fattori aggravanti sono le condizioni ambientali e climatiche (freddo, umidità). La sintomatologia è rappresentata da dolore, limitazione funzionale, alterazione di forma delle articolazioni. Il dolore si risveglia con il movimento, si attenua con il riposo; frequente è un senso di rigidità specie al risveglio mattutino e all'atto di alzarsi dopo che il paziente è rimasto a lungo seduto. Naturalmente il dolore assume particolari caratteristiche a seconda della localizzazione delle lesioni che possono rendere difficili determinati movimenti o posizioni.

La limitazione funzionale è di lenta instaurazione e solo nelle fasi molto avanzate si può giungere alla abolizione totale della funzione articolare. Le più frequenti localizzazioni sono all'articolazione del ginocchio, alla colonna lombosacrale e cervicale, alle anche, alle articolazioni del piede.

Importante è la prevenzione che consiste nella correzione di tutte le malformazioni e condizioni che predispongono e si associano all'artrosi (obesità, ipercolesterolemia, iperuricemia, malformazioni, vizi di posizione).

La malattia si può giovare di terapie mediche (antinfiammatori, antireumatici, cortisonici, miorelaxanti) fisiche (forni, ultrasuoni, marconiterapia, massaggi, kinesiterapia). In alcuni casi di grave danno funzionale, soprattutto nell'artrosi dell'anca e del ginocchio, possono essere necessari interventi di artroplastica o l'applicazione di protesi articolari. Vantaggi anche notevoli si possono avere da cure balneoterziali (con acque solfate o solfoiodiche) a lungo ripetute.



Al mondo con la dolce Mia Martini



«Al mondo» di Mia Martini è l'ultima incisione della sempre bravissima Mia, che sta già scalando rapidamente le classifiche (Ed. Ricordi).

«Doctor's orders» di Carol Douglas è una canzone del genere «soul», che la cantante americana interpreta molto piacevolmente. Il disco ha avuto un discreto successo negli Usa e sta ottenendone anche in Italia (Ed. RCA).

«Gee baby» è un delizioso motivo di Peter Shelley che ne è autore e interprete. La canzone non è nuovissima, ma in Italia sta sfondando soltanto ora. Di Peter Shelley è uscito anche un L.P. intitolato ancora «Gee baby» che contiene altri brani di piacevole ascolto (Ed. Fonit-Cetra).

«Sexy lady» è un brano molto orecchiabile, tutto da ballare, di Bobby Walker. I giovanissimi ne saranno entusiasti. Il retro del disco è la stessa canzone in versione solo strumentale (Ed. Cetra).

«Verde» della M&G Orchestra e «Orlando», tema dall'Orlando televisivo, sono due delle migliori colonne sonore di questo periodo.

Ricordiamo infine un dischiato per i più piccini: «La bella addormentata» raccontata da Barbie (voce di Roberta Paladini). Il disco, nato per la gioia delle bambine (Barbie è la bambola più venduta in Italia), è corredato da un album con pagine da leggere, colorare e da ritagliare (Ed. Fonit-Cetra).

«Meglio sarebbe» del Duo di Pladena è un nuovo 33 che fa parte della collana folk della Fonit-Cetra. Lo scopo di questa collana è «di riproporre al pubblico di oggi il canto popolare spontaneo o d'autore con interpretazioni fedeli e raccolte ordinate». Sono già usciti 32 albums con gli interpreti più

famosi (Rosa Balestrieri, Giacomo Rondinella, Maria Monti, Otello Profazio, Tony Santagata). «Meglio sarebbe», (il numero 31 della serie) contiene brani molto noti come «Teresa imbraguna», «Mia mama voi ch'j fila», «Ho visto un re», «Pellegrin che vien da Roma». Ogni motivo è corredato di notizie storiche molto interessanti. Il Duo di Pladena esegue questi brani con discreta bravura (Ed. Fonit-Cetra).

«Terza raccolta» di Pino Di Modugno è appunto il terzo album di questo bravissimo arrangiatore, che sa scegliere i brani attuali migliori per riproporceli «alla sua maniera». Bravo Pino, ma bravo anche il suo complesso che interpreta veramente magistralmente brani come «Moonlight serenade», «Bella senza anima», «Nessuno al mondo». Da questo disco è stato tratto anche il 45 «Samba pa ti», un brano dei Santana a cui Pino riesce a dare una certa originalità (Ed. Fonit-Cetra).

«Dal 1921 al 1934 - Antologia della canzone italiana» di Claudio Villa. Sono usciti in questi giorni il terzo e il quarto volume della preziosa raccolta dei motivi più celebri degli anni passati. Questa collana, che abbraccia un arco di tempo abbastanza ampio, è arricchita di dati storici, curiosità, note di costume, fatti che si collegano ad ogni singola canzone. Ricordiamo alcuni titoli: «Balocchi e profumi», «Tango della gelosia», «Parlami d'amore Mariù», «Creola», «Miniera». Claudio Villa interpreta col suo noto stile queste canzoni, che ci fanno rivivere un mondo musicale che ormai appartiene al passato (Ed. Fonit-Cetra).

Musica classica

«Arie del primo Ottocento» - Silvana Bocchino - Opera 75 - Cetra lpo 2002, L. 4500.

«In tempi lontani, diciamo fra il 1940 e il 1955, la Cetra svolse una funzione rimasta unica in tutta la storia della discografia. Convocò sistematicamente in sala di incisione cantanti promettenti, ma il cui avvenire non era ancora nel grembo di Giove». Così Rodolfo Celletti nella presentazione del secondo disco della collana Opera 75, ricorda

la coraggiosa iniziativa che ora la Cetra riprende, presentandoci Silvana Bocchino. Abituati a schemi interpretativi, per altro eccellenti, si su'ce inconsciamente una «passività» il più delle volte contraria alla natura stessa della musica che comprende in sé la necessità di rivivere sempre con la mediazione sensibile ed attenta dell'interpretazione: ecco allora che l'ascoltatore partecipa con una comunione più viva al fatto musicale. Le incisioni presentate da Silvana Bocchino ce ne danno una conferma: qualità interpretative e musicali si trovano fuse in un attento equilibrio timbrico, che, per quanto non ancora temperato da una maggior esperienza, rivela una sicura eleganza stilistica e maturità tecnica.

Puccini: «Arias and songs» - M. Reale - EMI, C-065-1129, L. 5500.

Puccini, «Arias and songs», eseguite da Marcella Reale ed incise dalla «Voce del Padrone», in una veste discografica completa di una esauriente presentazione per ogni brano, sono un significativo incontro fra alcune delle più note melodie pucciniane e sei canzoni dello stesso compositore lucchese, note solo a pochissime persone e presentate ora per la prima volta al gran pubblico. Marcella Reale conferma non solo la sua perfetta interpretazione dell'anima delle eroine pucciniane, che le valsero il premio di Puccini d'Oro nel 1970, ma anche la sua particolare predilezione per questo compositore, proponendoci queste novità: sei canzoni scritte per particolari occasioni e rivelanti, pur nella limitazione della loro intenzione, chiara espressività e ardore drammatico, caratteri dominanti dell'Opera di Puccini.

«Calouste Gulbenkian Foundation Series 7» - Schönberg, Lutyens, Britten - L. 5500.

E' uscito il disco n. 7 della Calouste Gulbenkian Foundation, comprendente la Suite per orchestra d'archi di A. Schönberg, la Cantata «O Seasons, o chateaux» su testo di A. Rimbaud di Elisabeth Lutyens ed il «Preludio e fuga» per orchestra d'archi di Benjamin Britten. Confronto interessante e stimolante sul piano della musica contemporanea, anche per la presenza di una

compositrice (caso non frequente nella storia della musica), non così nota come gli illustri colleghi, ma sicuramente dotata di una tecnica sicura e di una visione poetica sensibile alla nuova tendenza «dodecafonica». La Suite lirica di Schönberg rimane un pezzo d'obbligo per meglio comprendere l'arte del «caposcuola viennese», come il «Preludio e fuga» di Britten, composto nel 1943, testimonia l'ascesi che la musica inglese ha compiuto in questo secolo.

«Musica per liuto del Rinascimento» - L'Italia - Archiv 2533-173, L. 5500.

La Archiv ha messo in commercio un disco assai importante per gli appassionati di strumenti a corde pizzicate. Il liuto infatti, assai noto e diffuso nel '500, assiste oggi ad un suo recupero storico, anche grazie al rinato interesse per la chitarra e conseguentemente per gli altri strumenti affini. Il disco presenta una composizione di Francesco Spinaccino a cui si fanno risalire le origini della scuola italiana, per poi presentare composizioni di altri musicisti sempre limitandosi alla letteratura del '500. Documento importante per la varietà dei lavori incisi e la riscoperta di un timbro strumentale che ebbe tanta fortuna.



Dal Perù una pianta che si mangia

Il nasturzio, chiamato anche «cappuccina», è una pianta perenne di origine peruviana. Il nome scientifico è *tropaeolum*, che deriva da *tropaeum* (elmo). Dagli antichi era infat-



Il nasturzio d'origine peruviana

ti così chiamato proprio per la sua forma che ricorda la parte centrale di un elmo. La specie più conosciuta è il *tropaeolum majus* che può essere nana e rampicante; la prima raggiunge i venti, trenta centimetri di altezza mentre la seconda può arrivare anche ai tre metri, se opportunamente aiutata con tralicci sui quali appoggiare i lunghi e fragili getti.

Il nasturzio viene di solito coltivato come pianta annuale.

Come e quando si pianta: in aprile, maggio e settembre. Seminare direttamente in cassette di cotto, o meglio ancora di legno. Interrare i semi in fila, orizzontalmente a una profondità di circa tre volte la grossezza del seme. Comprimerne leggermente la terra che li ricopre e annaffiare leggermente affinché il terreno sia inumidito in modo uniforme. Collocare le cassette in pieno sole.

Terreno: leggero e fertile; concimare quindi di tanto in tanto: il terreno leggero con le frequenti piogge e annaffiature perde di fertilità.

Fioritura: da luglio a ottobre; per le piante seminate in settembre: da maggio a luglio dell'anno seguente. I fiori hanno corolle rosse, arancio e gialle frangiate di colore più scuro verso il centro.

Utilizzazione: i nasturzi nani formano dei cespi bassi e coloratissimi particolarmente indicati per bordure di aiuole e per decorare balconi e finestre. Le foglioline a forma di cuore, verde tenero, condite con limone e sale si possono consumare in insalata e ricordano il gusto del crescione. I frutti, non ancora maturi, messi sotto aceto, in alcuni paesi, vengono usati al posto dei capperi.

AAA... PICCOLI ANNUNCI

«Illustratofiat» pubblica gratuitamente ogni mese, una rubrica di piccoli annunci per i dipendenti. Chi intende servirsene può ritagliare il tagliando, compilarlo e inviarlo a «Illustratofiat» - piccoli annunci - casella postale 1100 - 10100 Torino. Oppure telefonare al 6565/476 componendo il numero tutto di seguito. 011 è il prefisso per chi chiama da fuori Torino.

A chi piacciono i tacchi alti? Ho un paio di scarpe nere, quasi nuove, numero 36. Ho anche un paio di sandali, bianchi nuovi numero 37. Telefonatemi al 269.726 ore pasti - Torino.

Acquisterei, per costruire

una casetta familiare, terreno, massimo 2 mila metri quadrati, zona Susa-Bussoleno. Scrivere: Marcellina Rossetto, corso Antony, 23, 10090 Collegno (Torino) o telefonare 728.798.

Affitto nei mesi estivi alloggio cinque posti letto a Cerialle (Savona). Telefonare: 302.607 - Torino.

Affitto tutto o in parte cascinotto composto da quattro camere, stalla e porticato situato in mezzo agli alberi sulla collina di Fossano, in provincia di Cuneo. Telefonare: 347.513 - Torino.

A lire 45 mila vendo enciclopedia illustrata della «Storia controversa della seconda guerra mondiale». Sono 100 fascicoli sfusi che rilegati formano otto volumi. Scrivere a: Romeo Ignelzi, via S. Anna, 13, frazione Garino - 10048 Vinovo (Torino).

Buon investimento capitale - vendesi mini-appartamenti Borgo S. Paolo. Telefonare 634.686 ore ufficio escluso lunedì mattina e 633.268 ore serali.

Favolosa parrucca rossa di capelli veri. Nuova, si lava in casa. Di media lunghezza

potrete pettinarla in cento modi diversi. Si accettano anche scambi. Telefonare al sabato, ore pasti: 743.874 - Torino.

Cerco macchina da scrivere d'occasione. Telefonare: 715.181 - Torino.

Laureando in ingegneria impartisce lezioni di matematica, fisica, chimica e quasi tutte le altre materie scolastiche. Telefonare: 696.5550 (segreteria telefonica).

Siamo laureati in ingegneria e diamo lezioni di qualsiasi materia scientifica (matematica, chimica, fisica). Preparazione esami di maturità. Telefonateci, ore pasti: 771.587 - Torino.

Sono la moglie di un dipendente della Mirafiori, ho due figli di 8 e 11 anni e abito a San Mauro Torinese. Sto cercando un alloggio più vicino al posto di lavoro di mio marito e sono disposta a fare le pulizie dello stabile. Scrivere a: Angela Cuscunà - via Italia, 13 - 10099 San Mauro Torinese.

Vendo macchinari usati di occasione per cucire cuoio e finissaggio. Telefonare ore pasti: 263.535 - Torino.

Spedire a «Illustratofiat» - piccoli annunci - casella postale 1100 - 10100 Torino

nome e cognome

indirizzo

telefono

lettere
di lavoratoriquali pratiche occorrono
per adottare un bimbo

Sono diciotto anni che siamo sposati e felici, però non abbiamo figli, così abbiamo deciso di adottare una bambina. So di chiedere troppo ma vorremmo sapere, se possibile, la prassi completa per poter iniziare le pratiche necessarie. Ho 44 anni e mia moglie 38; con questo vorremmo dire che non siamo ancora anziani per avere la gioia di possedere un tesoro: una figlia nostra!

(lettera firmata)

Secondo la legge attuale potrete ricorrere all'adozione speciale, pratica di per sé non molto complessa (anche se è meglio affidarla ad un avvocato) ma resa difficile da un solo fatto: la difficoltà di trovare bambini «adottabili» perché, almeno in certe regioni d'Italia, si lamenta la mancanza o incompletezza segnalazione all'autorità giudiziaria da parte di istituti o brefotrofi. Purtroppo in certi casi questi istituti non servono ad assistere i minori abbandonati ma sono i minori abbandonati che servono per giustificare l'esistenza dell'istituto e le retribuzioni dei suoi amministratori e dipendenti. L'organo competente per tutta questa materia è il tribunale dei minorenni (via Passo Buole, Torino). Può rivolgersi per informazioni anche all'Associazione nazionale famiglie adottive ed affilanti, che ha, a Torino, sede in via Artisti 34, e che potrà darvi assistenza o almeno informazioni più ampie e dettagliate.

L'associazione sta svolgendo una campagna per il miglioramento delle leggi sull'adozione (che sono

già state modificate introducendo l'istituto dell'adozione speciale) e segue da anni la delicata materia: in alcune regioni si è giunti ad eliminare o quasi orfanotrofi e simili istituti in quanto tutti i minori abbandonati hanno trovato una «vera» famiglia.

il bollo auto dipendenti
è a carico dell'azienda

Chi scrive è un dipendente dal 1962, prima a Torino e da trenta mesi a Cassino. Durante questo tempo ho acquistato due vetture, una 126 e una 128 berlina, che mi sono state consegnate (a parte il ritardo di otto mesi la prima e sei mesi la seconda) con due novità: 1) pagamento da parte mia di duemila lire per il trasporto vettura; 2) ritiro delle vetture senza bollo (tassa di circolazione di sei mesi). A questo punto vi domando: la Fiat di Cassino è uguale a quella di Torino? Sotto ai listini prezzi pubblicati su «Illustratofiat» del novembre 1974 si specifica che restano invariate e a carico della Fiat la tassa di circolazione per sei mesi per i modelli fino alla 124 berlina compresa, l'assicurazione R.C. furto totale, incendio per l'intera durata della detenzione obbligatoria della vettura. Le spese di collaudo, immatricolazione e tassa di registro sono, come al solito, a carico del dipendente. Quanto voi dite non è esatto per la Fiat di Cassino. Oppure le mie vetture 126 e 128 berlina

Illustratofiat 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: illustratofiat - posta dei lettori - Corso Marconi, 10 - 10125 Torino.

le lettrici alla moda
non piacciono a tutti

Mi rivolgo alle redattrici della rubrica di moda per chiedere alcune delucidazioni.

Sono un dipendente di sesso maschile, di non giovanissima età e forse per questo motivo sono poco aggiornato. I giornali femminili pubblicano sovente

in prima pagina la fotografia di modelle che indossano una camicetta semisnuda sul davanti e sotto niente. Un ottimo colpo di vista per gli sguardi maschili e un colpo altrettanto vigoroso alla salute di chi indossa una simile tenuta nella stagione invernale. Per parte mia, nonostante i benefici di cui sopra, e giudicandola con benevolenza, la definisco cretina.

Ora si sa con quale freddo distacco le donne guardano alla moda, come sorridano con sufficienza quando questa propone di buttare tutto l'abbigliamento dell'anno precedente e di sostituirlo con le ultime «idee». A questo proposito devo riconoscere che la rubrica di illustratofiat è abbastanza moderata e si limita a segnalare quanto accade in questo campo, senza incitare le lettrici a seguire gli ultimi dettami.

(lettera firmata)

Risponde il servizio provvidenze aziendali.

«Il trattamento agevolato per l'acquisto di vetture è lo stesso sia a Cassino, sia a Torino. La tassa di circolazione per sei mesi è a carico dell'azienda: a Torino viene fornito direttamente il «bollo», a Cassino, il dipendente acquista il bollo che gli viene poi detratto in fattura. A volte capita che la durata del «bollo» disponibile in certi periodi debba essere di sei mesi previsti e ciò comporta di conseguenza un addebito al dipendente per la quota eccedente.

«Per quanto riguarda la spesa relativa al trasporto, per il ritiro della vettura a Cassino, va precisato che le spese per il ritiro presso la filiale di Roma (che è la più vicina) sono da sempre a carico del dipendente».

Sappiamo anche che alle spalle di questa moda esiste un'industria che dà lavoro a molte famiglie. Ma non si potrebbe trovare una via di mezzo, magari delle «proposte» biennali?

E che dire dei cosmetici, di quelle preziosissime creme con le quali le nostre donne si dipingono il viso come i pellirosse quando sono sul sentiero di guerra?

Io sono ancora abituato a giudicare i fatti secondo la loro utilità e, come dicevo prima, forse mi è sfuggito qualcosa di quello che accade nel mondo.

(lettera firmata)

La moda, più che essere l'aspetto di una società consumistica, è un fenomeno che da sempre ha accompagnato la donna. Da sempre si



vuole che la donna affari, affascini, colpisca con tutti i mezzi, anche se talvolta a scapito della dignità o contro il buon senso. E così, ogni giorno, riviste e giornali propongono idee nuove in questo settore e non importa se di nuovo ormai non c'è più quasi nulla e si vive di revival. Anni Venti, Trenta, Quaranta.

Illustratofiat cerca con la sua rubrica di segnalare i suggerimenti che possono essere veramente interessanti per le lettrici sia da un punto di vista estetico sia da un punto di vista pratico senza comportare spese folli e sprechi eccessivi. In ogni caso però non possiamo dare consigli biennali in un campo dove anche un solo giorno può decretare la fine di un capo alla moda. Vale per i cosmetici lo stesso discorso. Il trucco è antico come il mondo e se adottato con discrezione può contribuire a rendere piacevole l'aspetto di una donna, sempre che sia questo che dalla donna si pretende. Sempre che la donna voglia vestirsi «alla moda» e usare cosmetici.

attesa
troppo lunga

In questi ultimi tempi si sono verificati tre avvenimenti che sembrano senza nesso logico tra di loro. 1) E' iniziata la campagna contro il fumo (il vizio di fumare); cosa ottima. 2) Sui quotidiani è stata pubblicata a piena pagina la legge della Regione Piemonte sull'assistenza ospedaliera. 3) Un tizio si reca all'ambulatorio per la prenotazione di una visita specialistica. Dietro la cortina di cristallo la caposala risponde che le prenotazioni sono esaurite.

Riporto il dialogo:

«Ma come, sono già venuto l'altra settimana e mi avete detto la stessa cosa».

«Può darsi».

«Ma come devo fare, se vengo la prossima settimana e mi rispondete lo stesso... A chi devo rivolgermi?».

«Vada dal medico capo sabato mattina...».

Il sottoscritto, che stava in coda per lo stesso motivo, si avvicina allo sportello esibendo la tessera Inam, riceve un cenno di diniego, abbozza un sorriso e se ne va. Tiriamo le somme. In Italia c'è qualcuno che si interessa della salute pubblica. In pratica, si vuole eliminare il cancro da fumo ma per il resto ognuno può crepare del proprio male, nonostante la buona volontà di chi è preposto alla cosa pubblica. La legge regionale promulgata è certamente ottima. Però il mutuo dovrebbe avere la possibilità di ottenere cure preventive. Invece sembra che una visita specialistica sia soggetta agli stessi imponderabili che determinano un tredici al totocalcio.

(lettera firmata)

parliamo di tasse: alcuni quesiti
che riguardano moltissimi lettori

Sono la moglie di un vostro operaio; io sono un'insegnante con residenza in un'altra provincia dove ovviamente insegno. Mio marito invece ha residenza a Torino. Ci siamo sposati nel marzo 1974; prima di quella data io ho sempre fatto per conto mio la dichiarazione redditi presso l'ufficio imposte del mio paese, ma quest'anno come mi devo comportare? Tengo a precisare che il mio reddito è dato solo dallo stipendio, e quello di mio marito solo dal salario. Quest'anno dovremo presentare un'unica dichiarazione o ognuno per proprio conto, visto che abbiamo residenze diverse?

(lettera firmata)

Chi si trova nella situazione da lei prospettata quest'anno dovrà presentare due dichiarazioni. Una da parte della moglie per i redditi conseguiti dal 1° gennaio 1974 al giorno del matrimonio. Sul reddito dichiarato la nubile avrà diritto alle detrazioni che le spettano per il periodo anzidetto, fermo restando che la quota esente di lire 36 mila le sarà riconosciuta per intero.

Un'altra dichiarazione dovrà essere presentata dal marito, tenuto ad indicare i redditi suoi e quelli della moglie dal giorno del matrimonio. Egli avrà diritto alle seguenti detrazioni, di tante quote mensili quanti sono i mesi dalla data del matrimonio al 31 dicembre 1974:

1) per coniuge a carico;
2) per le altre detrazioni spettanti ai prestatori di lavoro subordinato (spese inerenti la produzione del reddito, ulteriore detrazione se il reddito complessivo lordo non supera 4 milioni di lire, detrazione forfetaria).

Le dichiarazioni dovranno essere presentate all'ufficio delle imposte o all'ufficio del comune nella cui circoscrizione si trova il domicilio fiscale del contribuente.

"sono pensionato
e ho un alloggio"

Al fine di non commettere errori anche a nome di molti pensionati Fiat, miei amici e nelle mie stesse condizioni riguardo alla denuncia dei redditi per il 1974, vi faccio presente la mia situazione. Sono titolare di pensione di invalidità di lire 113.750 (oltre le 9200 mi trattengono il 10 per cento), del premio fedeltà Fiat di lire 18.000 (altra trattenuta del 10 per cento); mia moglie percepisce la pensione di vecchiaia di lire 63.350,

l'alloggio che abitiamo è proprietà comune fra noi due ed è esente da tasse per 25 anni.

Ora quello che vorrei sapere riguarda le detrazioni che per me penso siano lire 36.000 più lire 48.000, per mia moglie credo che siano lire 36.000, ma le 48.000 sono detraibili anche per lei dato che concorre alla formazione del reddito? In più sull'«Illustratofiat» di dicembre, a pagina 7, ho letto di un'ulteriore nuova detrazione annua di lire 36.000 che non capisco cosa sia; posso usufruirne io solo per tutti e due o anche mia moglie ha diritto a questa nuova detrazione o non riguarda nessuno di noi due?

(lettera firmata)

Lei dovrà dichiarare e documentare allegando il certificato n. 101, rilasciato dagli enti che erogano i diversi redditi ed applicano le ritenute d'acconto:

- la sua pensione;
- il suo premio fedeltà Fiat;
- la pensione di sua moglie.

Dovrà inoltre dichiarare per il suo appartamento la rendita catastale rivalutata con i coefficienti di aggiornamento riportati nelle «Brevi avvertenze per la compilazione» che vengono distribuite insieme con il modulo 740 (ossia alla nuova «Vanoni»).

Potrà ottenere le indicazioni riguardanti la rendita catastale del suo alloggio presso l'ufficio delle imposte dirette o presso l'ufficio tecnico erariale territorialmente competenti.

Per quanto riguarda le detrazioni avrà diritto:

	dichiarante	coniuge
● quota esente	36.000	—
● detrazione per il coniuge non separato legalmente ed effettivamente	36.000	—
● detrazioni per altre persone a carico	?	—
● detrazione per chi dispone di redditi da pensione	36.000	36.000
● oneri forfetari	12.000	12.000
● ulteriore detrazione (se il reddito complessivo lordo non supera lire 4 milioni)	36.000	36.000
totale detrazioni	156.000	84.000

"lavoriamo tutti e due
due figli e madre a carico"

In merito alla nuova imposta Irpef hai scritto tanto, ma io e diversi miei compagni nelle mie medesime condizioni ti chiediamo di spiegarci dettagliatamente il caso seguente che, mi pare, non hai ancora illustrato.

Lavoriamo mia moglie e io alla Fiat. Entrambi siamo inquadrati nel terzo livello, due figli a carico, che frequentano le medie superiori, e la mamma vedova con 34.800 lire mensili di pensione, pure essa a carico. La casa dove abitiamo è nostra. Spendiamo tra mia moglie e io lire 120 mila annue nel trasporto per recarci al lavoro. Oltre a quanto paghiamo alla «fonte», quanto dovremo ancora al fisco con la denuncia cumulativa che dovremo presentare entro aprile 1975? Mia moglie inoltre non ha ricevuto il numero di codice fiscale, come deve regolarsi?

(lettera firmata)

La retribuzione dei dipendenti non è strettamente collegabile al livello in cui gli stessi sono inquadrati e di conseguenza, mancando l'esatto importo imponibile, non è possibile stabilire l'imposta di conguaglio dovuta. Inoltre:

1) nella dichiarazione annuale dei redditi dovrà indicare i redditi di sua moglie, ma non la pensione di sua madre.

2) sua madre se non ha altri redditi oltre alla pensione di lire 34.800 non dovrà presentare la dichiarazione;

3) come reddito relativo alla casa in cui abita dovrà dichiarare la rendita catastale moltiplicata per i coefficienti di aggiornamento;

4) le spese di trasporto sono già prese in considerazione dalla detrazione «spese per la produzione del reddito». A tale titolo sia per lei che per sua moglie potrà portare in detrazione lire 36.000;

5) il numero di codice fiscale non deve essere indicato nella dichiarazione da presentare entro aprile. Sembra comunque che l'entrata in funzione dell'anagrafe tributaria debba essere ulteriormente differita;

6) se sua madre è convivente e ha superato il 60° anno di età lei potrà detrarre come carichi familiari 25.000 lire anziché 15.000 che le sarebbero spettate per i due figli.

per mille alloggi tredicimila domande

Sono sposato, ho tre figli e sono solo a lavorare; pago 49 mila lire al mese di affitto; quest'anno circa 300 mila di riscaldamento, cosa devo fare per sopravvivere?

Ho fatto domanda alle case Fiat in corso Giulio Cesare, neanche una risposta. Mi sono rivolto all'ufficio assistenza, esito negativo; ho fatto domanda alle case popolari e nel maggio dell'anno scorso mi è stato risposto per lettera che ho conseguito soltanto sei punti contro gli otto occorrenti per l'assegnazione. Dove sono domiciliato, in strada Altessano, sono in costruzione diversi al-

loggi popolari. Non potrebbe venir fuori un terno al lotto facendomi assegnare una di queste case? Visto e accertato che in tante famiglie lavora non solo il marito ma anche la moglie e a loro hanno assegnato la casa, vuol dire che tutto quello che mi è stato detto è falso.

(lettera firmata)

Comprendiamo la protesta e l'amarezza del lettore il quale ha partecipato al bando di concorso per le case Fiat-Iacp di corso Giulio Cesare. Le domande in quell'occasione (riferisce la direzione Servizio providenze aziendali) furono tredicimila, mentre gli alloggi non arrivavano a mille. La domanda presentata dal lettore — come tutte le altre del resto — rimane valida per gli alloggi che si rendessero disponibili fino all'emissione di un nuovo bando di concorso, il quale annullerà il precedente e darà luogo a una nuova graduatoria.

per ora ai periti agrari niente borse di studio

Anche quest'anno la Fiat corrisponde la borsa di studio ai figli dei dipendenti, però trovo ingiusto che non venga riconosciuta da questa azienda la scuola per periti agrari (scuola che mio figlio frequenta con ottimo profitto) mentre proprio la Fiat è la maggior costruttrice in Italia di trattori e macchine movimento terra.

(lettera firmata)

Il regolamento per la partecipazione alle borse di

studio è stato stabilito in seguito a un accordo azienda-sindacati il 5 agosto '71. In quell'occasione furono in pratica ratificate le norme preesistenti con le quali la Fiat aveva inteso aiutare a studi che rientravano nell'ambito delle attività aziendali (meccanici, tecnici industriali, ecc.). Abbiamo comunque inoltrato la lettera alla direzione del personale, facendo presente la richiesta del lettore.

psicoterapia e psicanalisi

Sono un dipendente dell'officina 99 di Rivalta, mi è capitato per caso di leggere su «Illustratofiat» di gennaio quelle due righe pubblicate a pagina 26 e cioè i segreti del sonno.

Io sono uno di quelli che appunto dormono poco e male, per non dire che non dormo affatto; ho provato con gli ipnotici, ma come

avete pubblicato anche voi dopo un po' di tempo si rivelano più dannosi che utili. Ho notato che parlate di psicoterapia, io però ho scritto dire che una psicoterapia che si rispetti non è certo alla portata di un operaio. Allora mi domando perché consigliate di fare una cosa che in pratica nessun dipendente Fiat ha la

possibilità di permettersi. E non venitemi a dire che l'argomento non riguarda la massa, perché sarebbe senz'altro ipocrisia. Io dico che il 90 per cento di dipendenti Fiat, operai, intendendo e forse anche impiegati soffrono d'insonnia. Ora vorrei che mi diceste chi è la psicanalista diciamo così magnanima che si offre di fare una psicoterapia seria a una persona con i limiti di denaro che tutti sappiamo.

(lettera firmata)

Risponde il medico:

«Il dipendente parla più che di psicoterapia, di psicanalisi e di psicanalista. Psicoterapia è un termine di significato piuttosto ampio: ogni atto medico è, o almeno dovrebbe essere, psicoterapia. Il medico non deve limitarsi a compilare una ricetta, ma cercare invece di indagare che cosa ci sia dietro al sintomo manifestato dal paziente, vedendo nell'ammalato soprattutto l'uomo. Esistono poi "sistemi psicoterapici" diretti al rafforzamento della personalità del paziente e infine la psicanalisi che ha come scopo il portare allo stato di coscienza ciò che è inconscio.

«Si può affermare che le forme di insonnia che necessitano di psicoterapia non sono molte, quelle poi che possono essere indirizzate allo psicanalista sono veramente eccezionali e rientrano in genere nel campo della patologia psichiatrica. Indubbiamente la psicanalisi che in Italia è ancora, relativamente ad altri Paesi, alle prime mosse è un sistema che richiede molto tempo e quindi è necessariamente costosa; per dovere di informazione «Illustratofiat» ha fatto presente la possibilità di una psicoterapia; se poi in qualche caso eccezionale può essere indicata la psicanalisi, indubbiamente diventa difficile dare un consiglio più dettagliato.

«Non esistono dati sulla percentuale dei casi di insonnia tra i dipendenti Fiat, ma certamente parlare del 90 per cento di soggetti insonni è esagerato. Nella maggior parte dei casi i motivi dell'insonnia sono semplici, spesso sono dovuti ad abitudini di vita sbagliate o a un modo sbagliato di affrontare i problemi che ognuno di noi ha».

Costantino Galliano

quanto valgono le vecchie monete?

Sono la mamma di un dipendente Fiat. Ho in casa qualche moneta di vecchia data e poiché stiamo attraversando un periodo abbastanza critico finanziariamente, avrei bisogno di venderle. Non so però quale valore possano avere e non saprei a chi rivolgermi.

Potete aiutarmi, dandomi una risposta sul giornale o anche privatamente? Ecco l'elenco delle monete. Grazie.

L. 5 del 1940; L. 5 del 1949; centesimi 10 (1939); centesimi 10 (1940); centesimi 50 (1941); centesimi 50 (1940); 1 franco (1960); 1 franco (1962); lek 0,20 (1939) Albania; lek 0,20 (1940) Albania; 1 lek (1939) Albania; 1/2 lek (1930) Albania.

(lettera firmata)

le giurie e i concorsi

Mi è permesso dire qualcosa al signore che, pur «non» rammaricandosi di non essere stato fra i prescelti per il calendario Fiat, avanza l'ipotesi di corruzione? Sì? Bene! Senta: anch'io ho tentato con un quadro e non sono stato scelto ma, al contrario di lei, me ne rammarico assai. Vuoi orgoglio a «professionale» vuoi gelosia, sia come sia mi secca, ecco. Ma posso dirle con matematica sicurezza che, almeno per un quadro, il cui autore è da me conosciuto e sconosciuto da altri, non c'è stata raccomandazione di sorta. E' piaciuto alla giuria e tanto basta. Il mio non è piaciuto alla giuria (forse avrà sorriso di compiacimento nel vederlo) e amen. Che poi nella loro totalità i quadri prescelti piacciono o non piacciono, questo è un altro discorso.

In quanto al calendario propriamente detto a me non serve. Preferisco quelli sul quale si possono prendere note giornaliere. Comunque se ci sarà un'altra competizione, per un nuovo calendario Fiat, ritenterò la prova. In fondo è molto divertente.

Costantino Galliano

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.

"quando si lavora in due": altri pareri, altre polemiche

Sono molti i lettori che hanno scritto inseguendosi nella polemica nata da una lettera dello scorso gennaio che proponeva di scegliere i lavoratori da mettere in cassa integrazione. Il lettore sosteneva che sarebbe giusto lasciare a casa quelle persone il cui nucleo familiare è composto da più individui che lavorano. Ne pubblichiamo alcune:

le donne senza colpa

Due righe di risposta al signore che si firma sun pensionato: la cui lettera è apparsa sul numero di marzo. Secondo questo signore, «la stragrande maggioranza delle donne lavora fuori casa per procurarsi i soldi di cui potrebbe benissimo fare a meno».

Lusso significa forse procurarsi una pensione per la vecchiaia e non essere così di peso sugli eventuali figli? E' per lusso che magari si fanno i turni con levata alle 4,30 o alle 5? Infine, è un lusso il solo concetto di lavoro fuori casa? E poi, una donna deve essere per forza sempre e soltanto la casalinga che rattoppa, che rigoverna, che fa la governante e la vice-insegnante? Allora, dove la mettiamo la lotta per le scuole materne che mancano, per le scuole a tempo pieno che non sono sufficienti e per tutte quelle infrastrutture che se esistessero sarebbero estremamente utili ai nostri figli, perché darebbero loro la possibilità di socializzarsi maggiormente; sono sicura che creerebbero più consapevoli e sicuri di sé.

Tutti i cittadini, uomini e donne, devono battere affinché lo Stato operi in questo senso; ma, se si seguisse il consiglio del signore in questione, lo Stato potrebbe continuare il suo sonno tranquillo e tutte le riforme sociali sarebbero morte e sepolte. E' lo Stato che deve assumersi in pieno le sue responsabilità ed è lo Stato che deve garantire a tutti la possibilità di avere un lavoro.

Le crisi non devono essere pagate da chi non ha colpa, e colpe, le donne proprio non ne hanno, ma da chi ha per anni svolto politiche sbagliate e ora non sa a chi dare la patata bollente dei propri errori. Consumismo e spreco non sono delle donne, ma il frutto di condizionamenti e di creazioni di falsi bisogni, svolti da anni in modo più o meno sfacciatato da chi ieri doveva vendere e oggi vuole far pagare il prezzo della crisi ai lavoratori anche col metterli gli uni contro gli altri, come questa polemica sta ad indicare.

(lettera firmata)

"non rubiamo a nessuno"

Sono una donna che lavora e come me ce ne saranno tante altre però non credo che nessuna di queste donne vada a lavorare solo per lusso o perché non le piace fare la casalinga e tanto meno fare la governante ai propri figli, cose queste che si fanno ugualmente, anche lavorando e senza ricorrere a servitù, perché sinceramente se fossero

questi i motivi, rinuncerei ad alzarmi alle 4,30 del mattino per il primo turno e arrivare alle 24 con il secondo, per poi sprecare così il mio stipendio.

Penso che tutte le donne che lavorano facciano questo sacrificio che non è tanto indifferente per un avvenire migliore per i figli e diciamo pure per aiutare il marito. E penso anche che le donne nell'ambiente di lavoro si siano sempre comportate con una certa responsabilità, accettando posti di lavoro che certi uomini rifiutano per non parlare poi delle assenze cose queste che si verificano molto di più nei casi in cui uno solo lavora e sa di essere l'unico sostegno della famiglia. Io spero e mi auguro che il lavoro riprenda il suo ritmo normale e che non si debba arrivare al peggio e tanto meno ai licenziamenti, ma se così fosse spero che prima di licenziare le donne la direzione prenda in considerazione ogni cosa e soprattutto il comportamento di ogni persona nell'ambito del lavoro.

E con questo vorrei anche che si smettesse di prendersela tanto con queste donne che lavorano le quali penso non rubino il pane a nessuno.

"non sono d'accordo"

Dissentito da quanto ha scritto Corrado Ferro, segretario Fim di Torino sul numero di febbraio. A mio avviso, il sindacato ha il dovere di prendere delle iniziative per rivedere tutto ciò che direttamente o indirettamente nuoce ai vitali diritti del lavoratore. La cassa integrazione — e non solo questa — così com'è non va, perché è stata istituita per integrare i salari nella misura sufficiente a non far tirare eccessivamente la cinghia ai lavoratori; quando però la cassa integrazione passa allegramente questo limite significa, a mio avviso, buttare via i soldi e incrementare l'inflazione. Quanto ai sacrifici, le cifre dimostrano chiaramente che li stanno facendo solo i lavoratori dipendenti. Lo attestano i 2150 miliardi di lire di trattenuta solo di tasse dirette sui salari e una cifra quasi pari per la trattenuta Pap (fondo adeguamento pensioni).

(lettera firmata)

"come fa a vivere con cinquemila lire?"

Sono un'operaia della Ricambi Stura e rispondo a quell'operaio di Mirafiori il quale contesta e vede ingiusto il fatto che in famiglia lavorino in due. Premetto che nella mia famiglia lavoriamo io e mio marito. Tempo fa ho avuto modo di parlare con un operaio della mia sezione che ha moglie e tre figli rispettivamente di nove,

tredici e sedici anni, tutti e tre che studiano. Solo lui lavora. A suo dire, nella sua famiglia di vogliono seimila lire soltanto per mangiare che, divise per cinque persone, fanno milleduecento lire a testa al giorno. Percepisce 230 mila lire al mese di salario; 45 mila lire le paga d'affitto; ha una 127. Adesso facciamo i conti:

65.000
+ 180.000

245.000

230.000
- 225.000

= 5.000

affitto

buono paga

resto

E' mai possibile, carissimo collega di Mirafiori che con cinquemila lire al mese paghi luce, gas, riscaldamento, vestiario, benzina, bollo, assicurazione della vettura e via di seguito?

Signori miei, parliamo chiaro, nel mio vicinato potrei citare decine e decine di casi dove lavora solo il marito e stanno meglio di quelle famiglie dove si è in due a lavorare. Donne che tengono i bambini a quelli che lavorano, guadagnando 50 mila lire al mese e anche più per ogni bambino, altre che fanno le sarte e anche qui il guadagno è alto, chi fa le pulizie delle scale per millecinquecento lire l'ora, chi ancora fa lavori in casa per conto di piccole fabbriche eccetera. Vi sono poi uomini che, finito il turno di lavoro, fanno i decoratori, oppure vanno ai

mercati generali a lavorare per duemila lire l'ora, per non parlare di quelli che all'interno della Fiat vendono articoli di contrabbando come radioline, orologi, giradischi, sigarette, olio d'oliva.

Questi operai e operaie che svolgono questi lavori non pagano una lira di trattenute e non fanno la denuncia per il cumulo dei redditi.

Conosco un dipendente Fiat che lavora da solo ma possiede un alloggio e viene a lavorare con la «Giulia 1300». Come avrà fatto? Semplice, vendendo merce di contrabbando. E lei, caro collega di Mirafiori, perché lavorando da solo non si è comprato un alloggio? E' chiaro: perché vuole lavorare onestamente. Ma per me è altrettanto logico e onesto che lavori sia il marito, sia la moglie.

(lettera firmata)

abbiamo due piccoli alloggi come fare la denuncia per le tasse?

Due coniugi anziani, pensionati, sono ambedue proprietari di singoli fabbricati. Il marito possiede un appartamento in Torino adibito a uso abitazione propria dei suddetti coniugi, l'alloggio è ancora esente dall'imposta sui fabbricati; la moglie possiede un piccolo appartamento in Riviera, pure questo esente dall'imposta sui fabbricati; detto alloggio serve esclusivamente ai coniugi per vari soggiorni, essendo bisognosi di cure marine. Il marito sulla pensione ha avuto tutte le trattative per il pagamento delle tasse sul reddito; ora dunque deve denunciare ancora il fabbricato? e quale sarebbe la tassa?

La moglie tutto sommato non raggiunge la quota

tassabile, deve anch'essa denunciare l'appartamento? un anziano Fiat

Risponde il nostro esperto legale:

La denuncia dei redditi è sempre obbligatoria per chi possiede immobili, anche se si tratta — in realtà — non di un reddito ma dell'alloggio in cui si abita o di cui ci si serve per le vacanze o della casa in campagna.

Non importa se l'immobile sia o non sia «esente» dall'imposta sui fabbricati: tale esenzione rimane, scompare l'imposta sui fabbricati, per l'Ilor (imposta locale sui redditi che sostituisce tale imposta, quella di famiglia e altri tributi locali come il valore locativo) ma non si

estende all'Irpef (imposta sui redditi delle persone fisiche) come in passato non si estendeva all'imposta complementare, più comunemente chiamata «Vano».

L'Irpef colpisce tutti i redditi, salvo ovviamente coloro che possono evadere: per i redditi di lavoro e per le pensioni è pagata come trattativa, per altri redditi deve essere oggetto di denuncia. L'imposta si applica sull'intero reddito complessivo, tenuto conto ovviamente delle detrazioni.

Come vengono tassati gli alloggi non affittati ma usati direttamente dal proprietario? La legge sulla riforma fiscale prevedeva un criterio, enunciato assai vagamente, che tenesse conto degli affitti di abitazioni

analoghe ma dopo pochi mesi ci si è resi conto dell'impossibilità di attuarla, almeno per ora, e con l'attuale regime delle locazioni, per cui si è tornati, in sostanza al vecchio sistema.

Il metodo è quello della «rendita catastale rivalutata» e cioè occorre esaminare a quale categoria di immobili appartenga un edificio e quale sia la «rendita catastale» (in altre parole il reddito medio attribuito a quell'immobile dall'ufficio del catasto), dati che sono riportati negli atti notarili di vendita, per chi abbia comperato vecchi alloggi, o vengono notificati dal catasto al proprietario per gli edifici nuovi. Dato che questi valori sono lontanissimi dalla realtà, causa l'inflazione, vanno moltiplicati per un certo numero fisso.

Poniamo che la rendita catastale sia di 10 mila lire annue. Se si tratta di ville o di abitazioni di tipo signorile (A1) questa cifra va moltiplicata per 90, se si tratta di abitazioni di tipo «civile» (A2) o «economico» (A3) cioè in pratica per la grande maggioranza degli edifici non di lusso ma di recente costruzione va moltiplicata per 60.

Per le case di tipo popolare o ultrapopolare (classificate in A4 e A5) fra cui rientrano le vecchie case dei centri storici prive di servizi individuali, per esempio, o di tipo rurale, si moltiplica per 45.

Quindi l'ipotetica rendita «catastale» di 10 mila lire comporterà — nel caso più frequente (casa civile o economica) — che nella denuncia dei redditi si debbano denunciare 600 mila lire annue, che scendono a 450 mila lire se si tratta di alloggi popolari. Su questa somma si pagheranno sia l'Irpef sia l'Ilor: se però si tratta di edifici che gode dell'esenzione sull'imposta fabbricati si dovrà annotarlo in denuncia, precisando l'anno in cui scadrà l'esenzione, e non si pagherà tassati ai fini dell'Ilor.

La tassa che si dovrà pagare varierà ovviamente a seconda dell'ammontare del reddito di lavoro o pensione cui si aggiunge: per la massa dei lavoratori e dei pensionati dovrebbe oscillare fra il 10 per cento (quando il reddito complessivo non superi i due milioni e il fabbricato sia esente) e il 20 per cento circa della somma sovraindicata.

libertà di sciopero libertà di lavoro

Continuano ad arrivare lettere sulla libertà di sciopero. Ne pubblichiamo alcune:

sindacati e operai

Sono un'operaia Fiat. Rispondo alla signora Silvana S., esperta in scioperi. Tempo fa alcuni componenti della commissione interna, durante la refezione, tennero un comizio e parlarono di uno sciopero di 24 ore che era avvenuto la settimana precedente e che — a loro dire — se era riuscito al 95 per cento, questo era dovuto alla forza degli operai che finalmente condividono l'idea del sindacato.

A questo punto direi alla signora Silvana e al sindacato se veramente l'operaio condivide l'idea del sindacato, perché quando ci sono scioperi, non lasciano i cancelli liberi invece di bloccarli con pietre, fucili e vetture? Abbiamo visto che alcuni mesi fa ci fu uno sciopero con picchettaggi ai cancelli, ma verso le 9,30 in corteo andarono in piazza Solferino dove si teneva un comizio. A questo punto non essendoci più picchettaggio parecchi operai entrarono a lavorare, ma ebbero la sorpresa all'uscita quando se lo ritrovarono davanti ai cancelli, e con bastoni e spranghe di ferro furono danneggiate alcune vetture. A questo punto signori sindacati siete ancora convinti che in fatto di scioperi l'operaio condivide le vostre idee?

(lettera firmata)

votare sì o no

Sono un «premio di fedeltà» e vorrei dire la mia sulla polemica dei pro e contro gli scioperi (fatti a proposito e a sproposito). Basterebbe che i lavoratori mettessero un qualunque pezzo di carta piegato in quattro con un sì o con un no e gli scioperi verrebbero di molto dimezzati, a vantaggio di quelli che ritengono gravoso perdere giornate per scioperi fasulli e di quelli che facendo il picchettaggio prendono freddo e fanno la faccia «feroce».

(lettera firmata)

(lettera firmata)

non vive di surgelati

Se le intenzioni della nostra rivista sono di risolvere dei problemi coprendo di ridicolo chi ha tali problemi, credo ci sia perfettamente riuscita con l'ultimo numero del '74. Ora siamo nel '75. Ho aspettato tanto a scrivere perché se avessi ceduto al primo istinto certamente avrei trascorso. Nell'articolo «200 del Centro Stile» è riportato che il sottoscritto «vive di surgelati». Il fatto è che sulla questione ero stato molto esplicito avendo esteso il mio al caso di molti altri che i surgelati (o liofilizzati, o disidratati, o rigenerati, e chi più ne ha più ne metta) proprio non li sopportano. Basterebbe dare un'occhiata

al carrello che al mattino porta a «lessare» il contenuto dei «baracchini» per rendersi conto che la mensa non riceve un'adesione totale.

Vittorio Manzì

Non era assolutamente nostra intenzione «coprire di ridicolo» il lettore. L'autore del pezzo sostiene di aver riportato testualmente le parole dell'intervistato. Vivere di surgelati oggi può essere una dura necessità, non una libera scelta di gusto. Molti di noi che redigono «Illustratofiat», «vivono» di surgelati, alla mensa di via Baretti: non soffriamo, e non ci sembra di essere ridicoli.

tre giorni di valuta

Vorrei sapere se nei mesi in cui lo stipendio dovrebbe essere liquidato al venerdì, è possibile avere l'accredito sul conto corrente già al giovedì. La Fiat dovrebbe già avere tutti i documenti pronti il giorno prima e noi dipendenti guadagneremmo tre giorni di valuta.

(lettera firmata)

La direzione del personale ha comunicato che gli istituti bancari, in base agli accordi con la Fiat, sono tenuti ad accreditare l'importo con valuta «ultimo giorno lavorativo del mese». Pertanto, il fatto che l'operazione venga registrata alcuni giorni prima o dopo, non pregiudica la decorrenza degli interessi.

storia un po' comica e un po' vera di un manicotto introvabile

Vorrei raccontarvi cosa mi è accaduto quando mi sono accorto che un manicotto del radiatore della mia «132 S» aveva bisogno di essere cambiato. Memore dei consigli mattutini impartiti via radio di imitare i camionisti e scegliere solo ricambi originali Fiat presso i rivenditori autorizzati, mi son messo

alla ricerca di uno di questi, e in men che non si dice l'ho trovato (il ricambista) in quanto al manicotto è stato più difficile, ma procediamo con ordine. Alla mia richiesta mi fu risposto che — spiacenti — ne erano per il momento sprovvisti, ma che avrebbero provveduto nel giro di pochi giorni. Uscii

un po' deluso, in fondo si trattava solo di un manicotto, comunque... dopo una settimana ripassai, non c'era. Provai da un ricambista più grande, poi da un altro, poi da un altro ancora. Incominciai a impensierirmi, chiesi agli amici, ai conoscenti, pensai a uno zio veneto a Roma, chissà, le vie della Provvidenza sono infinite.

Quando incominciavo ad avere strani incubi a base di manicotti, la salvezza: un camionista amico mi sussurrò una frase... Fiat Ricambi corso Francia. Mi precipitai, in poche parole descrissi la mia odissea all'addetto che mi ascoltava con aria di sufficienza. Dopo aver sfogliato un librone che aveva sul banco e che mi parve l'elenco telefonico di Londra, si diresse a una strana macchina per poi sparire in un lungo corridoio incominciando ad attendere, mentre un senso di pace si diffondeva nel mio spirito... Poi tornò l'addetto con un viso che non lasciava presagire nulla di buono, le mie speranze crollarono di colpo, non aspettai il responso crudele: mi diressi alla porta, uscii.

Ripresi la caccia. Un giorno al bar (erano passati due mesi) al cameriere che mi chiese il signore desidero? risposi: un manicotto.

La mia odissea ebbe termine grazie a uno spaventoso tamponamento a catena sull'Autostrada del Sole, ottanta macchine coinvolte, nel leggerne il resoconto sul giornale seppi che c'era una «132 S». Mi precipitai a Bologna in treno e di lì con un taxi raggiunsi il luogo ove la Stradale aveva fatto trasportare i rottami. Contrattai per circa tre ore con un esoso ragazzino, a otto gradi sotto zero, ma la spuntai; tornai a Torino con il mio manicotto: erano passati tre mesi esatti. Il mattino seguente mentre mi recavo dal meccanico fui assalito da un dubbio atroce: forse, era meglio portare quel manicotto in banca, nella cassetta di sicurezza.

(lettera firmata)

Riuscire a far sorridere raccontando verità amare, è una grossa qualità. Siamo certi che gli amici ricambisti saranno più solleciti, dopo aver letto lo sfogo del nostro lettore, nel procurarsi il famoso manicotto (e tutti gli altri ricambi necessari).

una persona onesta

Sono un dipendente e voglio riferire un episodio avvenuto quando ho portato la mia autovettura per il consueto tagliando prima dei 6 mesi nell'officina di via Tunisi a Torino.

Avevo preventivamente tolto dalla vettura ogni effetto personale che potesse essere asportato, senonché dimenticai sotto un sedile un registratore a cassette. Quando andai a ritirare la vettura avevo già perso tutte le speranze di ritrovare il mio mangianastri, senonché l'addetto alla consegna delle autovetture, alla mia domanda se per caso non avessero rinvenuto un registratore, rispose affermativamente e mi consegnò il registratore.

(lettera firmata)

una proposta non attuabile

FIAT - G.A. Stab. Meccanica - Mirafiori

N° MATRICOLA

ANNO 1975

NOME COGNOME

N° CARTOLINA

GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO
A S	A S	A S	A S	A S	A S	A S
AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	13*	14*
A S	A S	A S	A S	A S		

In un momento di crisi economica, come quello attuale, vorrei partecipare, con un consiglio a un piccolo risparmio. Leggendo i giornali si sente che il prezzo della carta è aumentato, eppure negli ultimi tempi la Fiat ha modificato i tagliandi di riscossione dei pagamenti, facendoli di carta.

In altre aziende il problema è stato risolto fornendo a ogni lavoratore un tesserino valevole per tutto l'anno, limitando in questo modo e lo spreco di carta e il pericolo di un eventuale smarrimento. Nel nostro caso potrebbe essere grosso modo fatto come il disegno che vi mando.

Cosa ne pensate?

(lettera firmata)

Abbiamo trasmesso la proposta del lettore alla direzione del personale. Ecco la risposta:

«La modifica dei tagliandi paga si è resa necessaria in quanto non era economicamente conveniente mantenerli uniti al cartoncino-orologio; inoltre con il nuovo sistema vi è la possibilità di riportare sui tagliandi informazioni più aggiornate.

«La modifica proposta dal lettore è interessante, però non permette all'azienda di avere una rice-

vuta delle buste consegnate e comporterebbe, per l'annullamento del tesserino, un tempo di distribuzione superiore a quello attualmente impiegato. Tale proposta sarebbe più facilmente attuabile in un ambiente di lavoro di piccole dimensioni».