

illustrato fiat

spedizione in abbon. postale/gruppo III/70%/pubblicazione non in vendita/periodico mensile del gruppo Fiat/anno XXVIII/n. 6 giugno 1980



**Nasce
in Europa
un nuovo
nazionalismo
«Non
comprate più
prodotti
esteri»**

**Le nostre prove su strada
Due 131 a confronto**



giugno

illustratofiat



La nuova piana svedese
Dacia 1300 cc.

Cronache del lavoro	pag. 2
Tema del mese	3
Vertek, acciai sofisticati	4-5
Cronaca dell'azienda	6
Alla Weber, dove nasce il cuore di ogni auto	7
Piccoli annunci	8
Cronache dell'azienda	9
Lavoro giovanile fra dubbi e speranze	10-11
Dove comincia il risparmio	12
Coppia sì, coppia no	13
Metti più resa nel motore	15
Benzina o gasolio? Pro-ve 131	16-17
Prezzi auto	19
Piccoli annunci	20
Il meglio dei giornali	21
Una gita, una festa a due passi dal mare	22-23
Svaggi sulle Alpi di casa nostra	24
Campagna nel deserto	25
Il progresso attraverso i Nobel (5)	26-27
Sport	28-29
Tv mese	31
Piccoli Annunci	32
Rubriche	33-37
Spazio aperto	38
Centri di attività Sociali	39
Piccoli Annunci	40
Calendari	41
L'illustrato dei lettori	42-44

illustratofiat

periodico mensile
del gruppo Fiat

Anno XXVIII n. 6

direttore responsabile
Danilo Ferrero

coordinatore
Gian Paolo Minucci

in redazione:
Lorenzo Bortolin
Ettore Gregorini
Roberto Lanzone
Teddy Montarsolo
Maria Pia Torretta

hanno collaborato
a questo numero
Ennio Caretto
Ivo De Rolandis
Marcello Di Falco
Carlo Fiorino
Anna Rosa Gallesio
Lidia Gorlin
Franco Listro
Silvana Nota
Fabio Vergnano
Ugo Zatterin

segreteria di redazione:
Margherita Bianchi
Luigina Boscolo
Daniela Conti Lombardo
Alda Marulli Bertolasi
Maresa Regge
Rosa Ruccella

grafico
Arduino Benin

foto grafie
Fotofiat
Guglielmo Lobera

organizzazione
Gianna Calvi

Direzione e redazione:
Corso Marconi, 20
Torino - Telef. 65.651

Pubblicità: Publikompass
spa, c. M. d'Azeglio 60
telef. 65.88.44, Torino
v. G. Negri 8, telef. 85.96
Milano

composizione e stampa
Editrice: LA STAMPA S.p.A.
Via Marengo 32
10100 Torino - tel. 65.681

Registr. presso il Tribunale
di Torino il 3-12-73

Printed in Italy

Questo giornale è stato chiuso in
tipografia il 4 giugno alle ore 15.
La tiratura è stata di 274.000 copie.

Serrato confronto fra i rappresentanti della Fiat e dell'Flm Integrativo: nei primi incontri i temi della politica industriale

La trattativa per il contratto integrativo dei 200 mila dipendenti della Fiat è cominciata subito dopo la presentazione della «piattaforma» da parte della Flm. I primi incontri si sono avuti il 23-23 e il 29-30 maggio. Il terzo, programmato per il 5-6 giugno, dovrebbe consentire il completamento dell'esame dei settori in cui si articola la produzione Fiat. In un comunicato la Flm ha detto: «In tempi successivi (cioè dopo il 5-6 giugno) la Fiat risponderà sugli altri punti della «piattaforma» cioè: salario mensa, diritti sindacali, inquadramento unico, orario di lavoro. La volontà del sindacato è di concludere, in tempi brevi, la prima fase della consultazione su tutti i punti».

Questa vertenza, è chiaro a tutti, cade dopo le difficoltà che hanno caratterizzato il 1979 (anno del rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici) e si inserisce nell'attuale momento estremamente delicato per il mercato dell'auto, con l'inevitabile ricorso alla Cassa integrazione.

Da parte della Fiat la «piattaforma» è vista come uno strumento sindacale per dare delle risposte alla crisi che ha colpito l'auto?

Da parte dell'azienda si tratta di fare in modo che si tenga conto di alcune compatibilità fondamentali.

1) Sulla parte economica è da ricordare che nell'anno in corso per gli scatti di contingenza che sono previsti e per l'applicazione di alcune norme previste dal contratto nazionale per il 1980, ci sarà già un aumento del costo del lavoro del 17-18 per cento. In Francia si ipotizza un aumento del 12 per cento e in Germania del 7,5 per cento. L'incremento nei due paesi già oggi è inferiore al nostro. E' chiaro che il distacco, a nostro svantaggio, si accresce aggiungendo gli oneri economici della «piattaforma» per l'integrativo. In altre parole, ogni lira in più di quanto previsto per la contingenza e per il contratto nazionale è qualcosa che va oltre. Occorre, quindi, che la dinamica salariale non sia tale da mettere fuori mercato l'azienda.

2) La produttività è un altro punto fondamentale. Bisogna avere ben chiaro che ogni possibile iniziativa nel campo dell'organizzazione del lavoro va strettamente giudicata, oltre che dai risultati per i lavoratori, anche per la rispondenza alle esigenze dell'azienda. In questa fase iniziale delle tratta-

tive questa tematica non è ancora stata toccata. La discussione è stata soprattutto sui temi generali della politica industriale e delle prospettive che riguardano l'auto ed i diversi settori.

3) Gli impegni dell'azienda nel settore auto illustrati dalla delegazione Fiat (guidata dal responsabile delle Relazioni industriali, Cesare Annibaldi, e dal responsabile del settore auto Carlo Calieri) si evolvono lungo quattro direttrici principali e sono in fase di accentuazione: a) Adeguamento della produzione (e con la «Panda» e con la «Delta», questo processo di rinnovamento è già avviato); b) Capacità di rispondere all'innovazione futura con lo sviluppo della ricerca applicata al prodotto perché, in un mercato dove la concorrenza sarà sempre più forte, il successo dipenderà dalla possibilità di avere modelli a consumo ridotto, prodotti a minore costo per unità; c) Centro Ricerche Fiat e la ricerca della Fiat-Auto hanno indirizzato la politica di ricerca per l'auto verso l'economia di esercizio dei veicoli: alleggerimento delle vetture, miglioramento della forma dinamica, maggiore diffusione dell'elettronica; d) Maggiore efficienza nella struttura pro-

duzione e di vendita; e) Riduzione dei costi e utilizzo produttivo della manodopera.

Da questa serie di iniziative — è stato sottolineato — emerge un'azienda estremamente attiva, con piani articolati di sviluppo della propria gamma di veicoli e con obiettivi estremamente ambiziosi per quanto riguarda la riduzione dei consumi, l'aggiornamento tecnico e l'affidabilità. Inoltre la Fiat sta dimostrando, in concreto, di essere un'azienda dove si sperimentano e si adottano i più avanzati processi produttivi.

In particolare sono state illustrate le realizzazioni effettuate i programmi già avviati e le linee di tendenza per i diversi comparti:

— Meccanica: proseguimento delle automazioni sulle lavorazioni (attrezzamento fuori linea di gruppi utensili-registrazioni automatiche delle macchine in lavorazione); sui montaggi motori (utilizzo del LAM per le linee «127» e «Ritmo»; sistemi misti per altri tipi) e di altri gruppi meccanici (montaggi fuori linea con operazioni da fermo di sottogruppi minori).

— Stampaggio: automazioni per le movimentazioni

dei materiali sulle presse medio-piccole ed intensificazione degli studi per l'estensione alle presse medio-grandi.

— Carrozzeria: proseguimento delle applicazioni del «Robogate» sulle grosse serie ed automazione per la movimentazione di grossi componenti; estensione dei sistemi di saldatura automatica, robotizzazione della verniciatura; nuovi concetti applicati nella progettazione delle linee nello stabilimento Sevel di Val di Sangro.

Per quanto riguarda l'occupazione nel settore Auto la Fiat ha fornito dati complessivi e dettagliati. Dal 1973 al 1979 c'è stato un forte incremento dell'occupazione nel Meridione mentre quella del Nord è stabile. Nel Nord alla fine del 1979, i dipendenti del settore auto Fiat erano 104 mila contro i 106 mila del 1973; nel Sud alla fine dell'anno scorso erano 25 mila rispetto ai 14 mila del 1973, con un incremento del 74 per cento. Il nuovo stabilimento «Sevel» di Val di Sangro a fine anno avrà un organico di 600 persone per arrivare a circa 3 mila quando la produzione del furgone «X-3-12» (che sostituirà il «238» costruito al Lingotto) sarà a «regime». □

Salari mensilizzati da fine agosto

Il 23 maggio tra l'azienda e le organizzazioni sindacali è stato siglato un accordo in base al quale da agosto sarà modificato il sistema di pagamento delle spettanze retributive degli operai.

Anziché un acconto a fine mese e il saldo a metà del mese successivo, si avrà un pagamento unico mensile che comprende un acconto provvisorio pari a circa l'80 per cento del salario netto totale cui si aggiunge il saldo definitivo (circa il 20 per cento) del mese precedente. Più dettagliatamente, il conteggio sarà così articolato:

1) ogni mese saranno determinate le ore da retribuire, sommando a quelle delle giornate lavorative quelle eventuali di festività coincidenti con giorno lavorativo o cadenti di sabato o domenica e quelle di giornate di ferie fruita collettivamente;

2) il totale delle ore risultante verrà moltiplicato per il guadagno orario individuale composto da: a) alcune voci (paga oraria, indennità di contingenza e aumenti periodici di anzianità) conteggiate in base a valori orari del mese in cui avviene il pagamento; b) da altre voci (incentivo di rendimento, maggiorazioni varie paga di posto, indennità di linea, premio di produzione ed eventuali altre voci retributive accessorie) conteggiate a valori medi; c) dall'indennità di mensa;

3) il valore ottenuto sarà ridotto del 20 per cento a titolo di acconto ritenuta per carichi contributivi e immissione Irpef: tale cifra, in linea di massima, si avvicina al totale mensile della retribuzione netta;

4) su questo importo netto sarà calcolato l'80 per

cento; il valore risultante, arrotondato alle cinque mila lire superiori, costituirà l'importo che sarà posto in pagamento nel mese di entrata in vigore.

Dal mese successivo, si determinerà l'esatto ammontare della retribuzione lorda del mese precedente, sulla base delle ore di retribuzione a consuntivo conteggiate per i reali valori retributivi; si dedurranno i contributi e l'Irpef definitivi; da questo netto si sottrarrà l'importo forfettario pagato nel mese precedente. La cifra così ottenuta si aggiungerà a quella forfettaria per il mese in corso, calcolata con le modalità indicate nei precedenti quattro punti, e infine l'importo complessivo sarà messo in liquidazione l'ultimo giorno lavorativo del mese o, se questa data cade di venerdì, sarà anticipato al giovedì.

Facciamo un esempio. Il 30 settembre, dal saldo definitivo (al netto dei contributi e delle imposte) di agosto si sottrarrà l'importo già liquidato il primo settembre e alla differenza risultante si aggiungerà la cifra forfettaria di settembre conteggiata sulle ore dei ventidue giorni lavorativi. Il 30 ottobre (giovedì) sarà posta in pagamento la differenza di settembre (cioè il saldo definitivo diminuito dell'«acconto» del 30 settembre) sommata all'importo forfettario di ottobre. E così per i mesi successivi.

Il primo pagamento utile con il nuovo sistema avverrà il primo settembre (in teoria sarebbe giovedì 28 agosto, ma gli stabilimenti sono chiusi per ferie): l'importo sarà calcolato sulle ore lavorative del primo agosto e su quelle dei venti giorni di ferie.



Il parere di Marcello di Falco

Due spettri paurosi si aggirano in Italia

L'Italia sembra dimenticare in queste settimane che la sua stessa sopravvivenza economica è legata esclusivamente al mantenimento di una adeguata capacità di esportazione, sia in termini di qualità, sia in termini di prezzi competitivi. Sembra inoltre dimenticare che la unica possibilità per non incrementare la disoccupazione e non tornare perciò al triste esodo dei nostri connazionali verso l'estero è quella di esportare manufatti nella massima quantità possibile.

Prendiamo per esempio il 1978. Durante quei dodici mesi il disavanzo fra importazioni e esportazioni fu di soli 363 miliardi. Questa eccedenza degli acquisti dall'estero sulle vendite in altri Paesi fu ampiamente compensata dai proventi del turismo straniero in Italia, dagli investimenti esteri e da altri componenti minori della così detta «bilancia valutaria». Patti i conti, a fine 1978 l'Italia possedeva valute estere per quasi 7000 miliardi di lire in più rispetto all'inizio dell'anno: i conti di cassa con l'estero avevano fornito un avanzo estremamente soddisfacente.

Il 1979, invece, si è concluso con una eccedenza delle importazioni sulle esportazioni — cioè con un disavanzo commerciale — di 4726 miliardi di lire. Ancora una volta turismo estero e voci minori hanno fatto del loro meglio e la bilancia valutaria ha fatto salire di 1824 miliardi di lire le nostre riserve in oro e divise.

Sul finire del 1979 le cose hanno incominciato a peggiorare notevolmente. Tra il novembre scorso e il marzo 1980 il disavanzo commerciale ha raggiunto i 7000 miliardi di lire; le altre componenti della bilancia valutaria non sono state sufficienti a pagare queste maggiori importazioni chiudendo i cinque mesi con un «buco» di 2400 miliardi di lire. In aprile un altro disavanzo valutario di 850 miliardi si è aggiunto al precedente.

Purtroppo le cause di questa situazione sono ben note. L'industria italiana lamenta costi di produzione superiori a quelli esistenti all'estero e registra disservizi pubblici che penalizzano sia gli aspetti industriali, sia quelli commerciali della gestione. Vendere in queste condizioni diviene problematico. All'estero le esportazioni si manifestano quasi impossibili, mentre all'interno i manufatti stranieri trovano facile collocamento.

Contro ogni aspettativa, il Paese non reagisce e non applica gli strumenti correttivi del caso, quale potrebbe essere un ampio trasferimento a carico dello Stato di contributi posti a carico dei lavoratori e delle imprese. Non solamente. Vengono ipotizzati ed avviati a conclusione accordi con Paesi stranieri nostri concorrenti, come se la situazione non fosse già fortemente sbilanciata a danno dell'industria italiana. Inoltre viene mantenuto un alto tasso di interesse sui capitali che penalizza ulteriormente le nostre aziende rispetto alle concorrenti europee.

L'Italia — è cosa talmente nota da suonare perfino banale ripeterlo — non dispone di materie prime. Deve espandersi lavorando e trasformando, cioè aggiungendo valore alla materia bruta. Ciò richiede inventiva, fantasia, stile, duttilità: tutte doti largamente presenti nel nostro Paese. Ma ciò richiede anche un sistema istituzionale in cui l'imprenditore non debba, come oggi avviene, difendersi dallo Stato, ma in cui lo Stato «protegga» chi crea ricchezza, dà lavoro, consente esportazioni.

Non farlo significa condannare tutti noi all'impovertimento, alla disoccupazione, all'espatrio. Le premesse per tutto questo oggi, purtroppo, esistono; basterebbe assai poco per esorcizzare quegli spettri. Basterebbe dare più credito alle nostre capacità, prima e più che a quelle altrui.

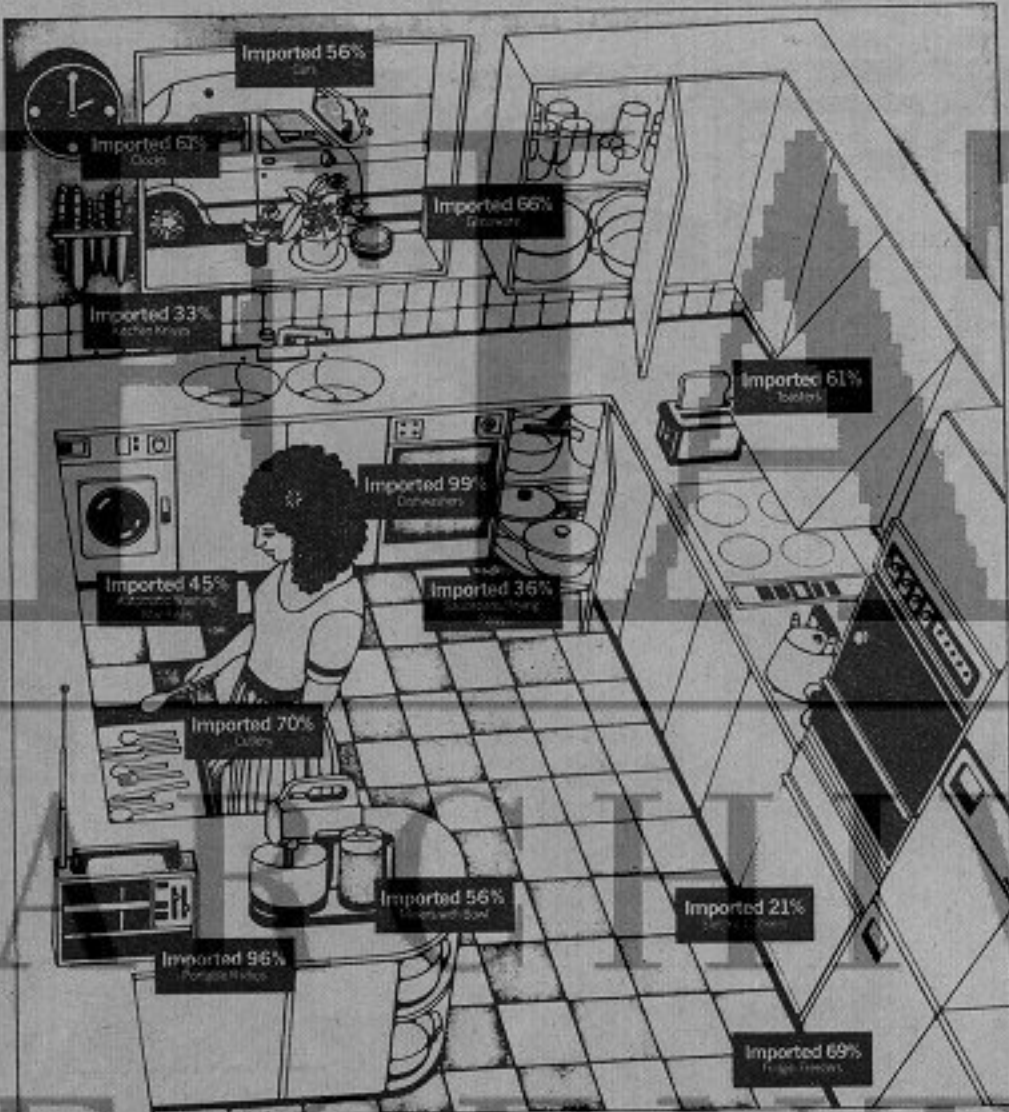
In tutti i Paesi stranieri campagne per spingere all'acquisto delle marche nazionali

Nasce l'autarchia dell'auto?

Nel mondo stanno accadendo alcune cose sulle quali merita riflettere. Negli Stati Uniti, ma anche in Francia, in Germania, in Inghilterra e in altri Paesi, sono in corso campagne per indurre i consumatori ad acquistare prodotti nazionali. Sono iniziative prese da ditte o da consorzi di imprese; oppure nascono da spinte di opinione pubblica o da interventi sindacali. «E' un fenomeno brutto — dice l'economista prof. Forte — che equivale all'abolizione del libero scambio». E il docente di psicologia sociale, prof. Quaglino, osserva: «In un'area sempre più vasta senza frontiere, ciascun popolo si sente una minoranza».

Nessun dubbio che un ritorno a modelli di nazionalismo commerciale («autarchia» per dirlo con una brutta parola) sarebbe drammatico, anche per le conseguenze di carattere politico che potrebbe innescare. Ma guardiamo le cose come sono, nel mondo investito dalla crisi.

Sta accadendo che gli inglesi conducano la «battaglia» per la Gran Bretagna, affinché «i produttori britannici possano avere la giusta parte del mercato domestico per i loro prodotti». Sta accadendo che i francesi sollecitino «la difesa del gusto francese», con campagne pubblicitarie nelle quali persino i formaggi ed i vini sono avvolti nella bandiera tricolore. Sta accadendo che nei potentissimi Stati Uniti... Ma citiamo, in proposito, alcuni brani di un articolo apparso nei giorni scorsi sul «Corriere della Sera»: «Qualche anno fa, all'epoca della prima grande crisi dell'industria automobilistica americana, viaggiare per gli Stati Uniti con una vettura europea o giapponese comportava il rischio di venir fermati da gruppi di giovani. Perché lei è contro i bravi ragazzi di Detroit?», chiedevano ritualmente al guidatore. E ricordavano che in quel momento gli operai dell'automobile se ne stavano a casa a decine di migliaia, senza lavoro. L'incontro, di solito, si concludeva con un garba-



In questi giorni, sui principali giornali inglesi viene pubblicato un insolito manifesto pubblicitario. Si tratta di una campagna, intitolata «La battaglia per la Gran Bretagna» lanciata dai produttori per difendere i prodotti nazionali. Lo slogan è semplice: «La prossima volta che cercate qualcosa — si dice ai consumatori — guardate prima un prodotto britannico. Troppe persone si lasciano facilmente convincere che un prodotto nazionale è inferiore proprio perché nazionale». E l'appello è sostenuto da importanti dati: intorno alla ragazza in cucina, una serie di cartelli indicano il livello di importazione di prodotti indispensabili. Dalle cifre risulta che, dalla vettura alla lavastoviglie, l'inglese preferisce un prodotto straniero: infatti il 56 per cento delle auto che circolano in Gran Bretagna è di marca straniera, e così il 96 per cento delle radio portatili, il 69 per cento dei frigoriferi-freezer, il 61 per cento dei tostapane.

to invito a usare soltanto vetture «made in Usa».

«In questi giorni — prosegue l'articolo del «Corriere» — soprattutto a Detroit e nell'intero Stato del Michigan, il fenomeno si sta ripeténdo. La protesta contro i

licenziamenti e le sospensioni del «blue collar» della Ford e della Chrysler ha assunto però toni molto meno urbani. Non passa notte, infatti, che qualche auto venga distrutta o seriamente danneggiata. E a farne le spese sono sempre veicoli «made in Japan».

Citiamo ancora dall'articolo: «A sostenere la crociata contro le auto giapponesi non sono comunque solo i teppisti. La difficile situazione dei «ragazzi di Detroit» è un problema sentito da molti americani. Non passa giorno che i quotidiani, anche i più piccoli, non riportino qualche notizia sulla crisi dell'auto e chiedano l'intervento del governo. L'opinione pubblica, reticente o meno, è invitata a compiere soltanto prodotti statunitensi. I più espliciti a rivolgere simili appelli sono i sindacati. Ma anche i politici stanno facendo la loro parte».

Infine sta accadendo in Italia... L'elenco, potrebbe essere molto lungo. Citiamo l'ultima notizia apparsa, in ordine di tempo, sui quotidiani: «L'Italia spende 300 miliardi all'anno per importare erbe medicinali, erbe alimentari, eccetera e la cifra è in continuo aumento».

Analizzando il comportamento degli italiani, Maurizio Chierici ha scritto con tono ironico: «L'italiano è estero-filo per necessità economica, per fragilità culturale, per vanità borghese, ma in nome di questa estero-filia che succhia le mode in arrivo dai Paesi felici, potrebbe essere disposto ad imitare per-

che siano di buona qualità e che abbiano prezzi competitivi. L'economia italiana è basata soprattutto su procedimenti di trasformazione: in altre parole, per poter sopravvivere, la nostra economia deve poter acquistare petrolio e materie prime di cui non dispone, scambiandole con prodotti finiti. L'esportazione, quindi, diventa per l'Italia un fatto vitale.

L'auto rientra fra i prodotti che l'Italia trasforma. Perché sia competitiva l'auto deve essere prodotta in un numero altissimo di esemplari. Ma il mercato interno italiano non può certo assorbire l'intera produzione di una casa automobilistica come la Fiat. Per la nostra azienda cioè l'esportazione diventa un fatto di sopravvivenza. Si aggiunga che la nostra competitività, già modesta, è ulteriormente ridotta dall'inflazione interna, più forte di quella dei Paesi concorrenti. Il rimedio per contenere l'inflazione, che danneggia inesorabilmente la nostra economia, è uno solo: ridurre gli sprechi del sistema nazionale, nel suo complesso e renderlo più efficiente, e contemporaneamente accrescere la produttività.

3) Le «campagne» che abbiamo citato a favore dei prodotti nazionali negli Stati Uniti, in Francia, Gran Bretagna, eccetera, contribuiscono a far diminuire le importazioni in mercati che stanno già regredendo perché la gente riduce gli acquisti. Prendiamo l'esempio dell'auto. La Fiat, è noto, ha sempre esportato circa la metà delle auto prodotte. Ecco che cosa sta accadendo ora. In Francia i costruttori di auto nazionali nel 1979 coprivano il 79,4 per cento del mercato e nei primi mesi di quest'anno sono saliti all'80,3 per cento; per contro, le importazioni si sono ridotte dal 20,6 al 19,7 per cento. In Germania nel 1979 le industrie dell'auto tedesche coprivano il 77,2 per cento del mercato e nei primi quattro mesi di quest'anno sono scese al 75 per cento sotto l'attacco dei giapponesi che hanno raddoppiato la loro quota di mercato tedesco passando dal 4,4 all'8,7 per cento. In Gran Bretagna le marche inglesi nel 1979 avevano il 63,8 per cento del mercato nazionale e questa quota adesso è salita al 64,9 per cento. Le importazioni sono scese dal 36,2 al 35,1 per cento. In tutti questi Paesi le quote Fiat sono in leggera flessione.

Fortunatamente il mercato

fronte al nostro fabbisogno energetico e da una continua lievitazione dei prezzi dei prodotti petroliferi; dalle note limitazioni che l'adesione allo Sme («Serpente monetario») pone alla nostra possibilità di modificare i rapporti di cambio. A queste ragioni esterne, che riducono la competitività dei nostri prodotti se ne aggiungono però alcune, interne al nostro sistema: la quasi totale mancanza di una politica industriale; la produttività insufficiente delle aziende italiane (forse è bene ricordare in proposito che il problema non è quello del costo del lavoro in assoluto ma del costo del lavoro per unità di prodotto: cioè appunto

la spinta dei fattori che però vengono giudicati temporanei (quali l'esigenza di rinnovare un parco macchine che è il più vecchio d'Europa e il timore che l'inflazione faccia ancora aumentare i prezzi).

Gian Piero Quaglino, docente di psicologia sociale dell'Università di Torino: «Nella grossa maggioranza europea ciascun popolo tende a costituirsi in minoranza».

«Non ero a conoscenza — ci ha detto il professor Quaglino — dei fenomeni di cui mi parlate, cioè delle iniziative per l'acquisto di prodotti nazionali che stanno affiorando in diversi paesi. Cerchiamo di capire che cosa significa. Direi che in un periodo di rilevanti trasformazioni della società, quale stiamo vivendo, la caratteristica principale è la confusione. Sappiamo, d'altra parte, che quando c'è un momento di confusione i gruppi sociali ricevono una spinta alla ricerca della rispettiva identità. E' un bisogno di difendersi dalla turbolenza mentale, dalla confusione. Il riflusso nel privato individuale è ormai un fenomeno noto. Siamo adesso al riflusso specializzato? Cioè, paradossalmente, nel momento in cui si rompono le barriere dell'Europa, ciascun popolo erige confini psicologici nei confronti di tutti gli altri?»

Oserai dire che c'è bisogno di frontiere chiare per controllare l'anima collettiva e per recuperare l'identità di gruppo. Mi spiego: nella grossa maggioranza europea ciascun popolo tende a costituirsi in minoranza. Una volta i segni di questa identità potevano essere valori ideali; penso, per esempio, alle guerre di religione. Oggi, invece, è molto presente il problema dei consumi. Il fatto che a prendere la difesa delle merci nazionali, nei rispettivi paesi, siano piccoli gruppi o, addirittura, persone isolate non ha molta importanza. Sappiamo che questi gruppi, nella società, esprimono sempre atteggiamenti molto diffusi a livello di stato d'animo nella collettività».

della produttività); una insufficiente rapidità di innovazione delle nostre imprese.

«Per tornare a una politica di programmazione economica, o quanto meno alla definizione e attuazione di una politica industriale che favorisca il superamento degli squilibri settoriali e territoriali della nostra economia e consenta di avviare un processo di riconversione dell'industria per tenere il passo con la concorrenza estera, penso che oggi ci siano le condizioni per una dialettica positiva tra governo, sindacati e imprenditori. Occorre però che tutti giochino a carte scoperte e senza bluffare».

Enrico Manca, ministro del Commercio Estero: «Penso che oggi ci siano le condizioni per una dialettica positiva tra governo, sindacati ed imprenditori, per l'attuazione di una politica industriale che ci consenta di tenere il passo con la concorrenza estera».

«Il compito che oggi mi si presenta, alla mia prima esperienza governativa, non può essere definito «ingrato», ma è certamente gravoso. La situazione con la quale dovrò confrontarmi è infatti caratterizzata da un livello di tensioni politiche internazionali quale non si ricordava da anni; da una grave e ormai strutturale difficoltà nel far

Dalla nuova Vertek, acciai

Sarà inaugurato a giorni, a Condove, un moderno complesso per la finizione a freddo degli acciai speciali - L'importanza della Vertek, la nuova società del gruppo Teksid per l'economia della Valle di Susa e il ruolo nelle strategie di mercato

di CARLO FIORINO

Lo stabilimento sarà inaugurato a ottobre, ma da più di un anno autotreni carichi di barre (laminati lunghi) per l'industria meccanica escono dai capannoni sui quali campeggia il nome della nuova società: Vertek.

Il vecchio complesso, che dal 1906 per gli abitanti di Condove, in Val di Susa, è semplicemente «la fabbrica», è diventato un modernissimo stabilimento in piena attività produttiva.

Un'attenta operazione di totale riconversione industriale ha consentito il sorgere sull'area della ex Matec del nuovo complesso del gruppo Teksid. Cambiati completamente i prodotti, cambiate le lavorazioni: Vertek è la fabbrica della Teksid specializzata nella «verticalizzazione» degli acciai. Verticalizzazione, in questo caso, significa sottoporre barre di diverse forme e dimensioni a particolari trattamenti termici e meccanici (compresa la cromatura).

In pratica, i trattamenti termici servono a conferire al materiale le migliori caratteristiche di durezza e di resistenza meccanica.

Le caratteristiche meccaniche e geometriche delle superfici vengono poi ulteriormente migliorate mediante le lavorazioni di finitura a freddo. Le principali lavorazioni di questo tipo eseguite a Condove sono la trafilatura, la pelatura, la rettifica.

Con la trafilatura il materiale laminato a caldo, in barre o in rotoli, dopo decapaggio chimico o meccanico, viene forzato a passare in una filiera: il risultato è una modificazione delle caratteristiche meccaniche dell'acciaio, che ne aumenta il limite elastico e durezza.

Con la pelatura (tornitura della barra, cui può seguire la rullatura, per lucidare la barra stessa) si ottengono superfici senza difetti, assicurando nel contempo la non «decarbrazione».

Lo stabilimento, che occupa un'area di 140 mila metri quadrati di cui 70 mila coperti (tutti ricostruiti), dà lavoro a 420 dipendenti; la capacità produttiva è di 185 mila tonnellate all'anno.

L'operazione di riconversione, oltre ad aver recuperato all'attività industriale un'area da tempo in crisi, ha contribuito a mantenere e a migliorare i livelli occupazionali della Valle di Susa.

Per quanto riguarda gli aspetti ecologici, la Vertek è stata dotata di impianti di depurazione e riciclaggio delle acque tecnologicamente all'avanguardia e utilizza per i trattamenti termici energia elettrica anziché da combustibili; caratteristiche queste che contribuiscono alla conservazione dell'ambiente naturale della Valle di Susa.



Sotto la Sacra di San Michele la nuova realtà Vertek: 70 mila metri quadrati 420 dipendenti, 185 mila tonnellate annue di prodotto

Per un prodotto sempre più pregiato

«Vertek — dice Wieland Walcher responsabile del raggruppamento acciai della Teksid — è una testimonianza concreta della volontà di procedere verso una crescente qualificazione del mix di produzione.

Con le lavorazioni eseguite in Vertek, l'acciaio acquista maggior valore aggiunto e la Teksid entra in segmenti di mercato nazionale ed estero sempre più specializzati.

Di fronte al crescente costo delle materie prime e

dell'energia che sono alla base dei costi di lavorazione della Teksid Acciai, è ovvio che il modo migliore per incrementare il valore è quello di prolungare il ciclo siderurgico, eseguendo lavorazioni che un tempo erano lasciate a carico degli utilizzatori. In effetti, operando su grandi quantitativi e con una unità produttiva altamente specializzata, siamo in grado di fornire al cliente un acciaio su misura e di garantirne la qualità, a prezzi inferiori ai costi che l'utiliz-

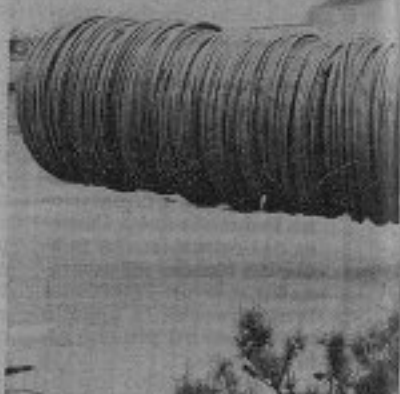
zatore stesso dovrebbe accollarsi se dovesse eseguire, in proprio o presso terzi le stesse lavorazioni.

Nel 1979 il complesso della Vertek è stato avviato e la produzione ha superato la fase di assestamento. Oggi è quasi a regime, con una produzione mensile di circa 10.000 tonnellate. Di queste un 30% è destinato al gruppo Fiat ed il rimanente al mercato estero.

Per il futuro la Teksid punta sugli inossidabili e sul perfezionamento della poli-

tica di verticalizzazione degli acciai speciali.

È importante che il prodotto abbia un alto livello qualitativo e che si avvicini il più possibile alle esigenze dell'utilizzatore; per questo noi vogliamo curare particolarmente il servizio e creare una nuova mentalità negli uomini delle vendite: la mentalità del proporre al mercato non un acciaio speciale, ma un acciaio di pregio da vendere al quintale oltre che a tonnellate. Affiancare ai grossi lotti per le grandi industrie forniture speciali per piccoli utilizzatori, quasi una vendita «porta a porta»: è questa la nostra linea d'azione; ed è verso l'obiettivo di fornire un prodotto già pronto per l'assemblaggio che si indirizza un complesso industriale moderno ed articolato quale la Vertek».



Un monumento alla laboriosità

Nell'area verde situata al centro dello stabilimento Vertek di Condove è stato collocato un gruppo scultoreo che raffigura un uomo, una donna e un bambino. Si tratta di una fusione in bronzo, cera a perdere, dello scultore Alberto Donini, di 33 anni, nato e residente a Torino con atelier ai Murazzi del Po.

Ci dice: «Non ho voluto fare riferimento alla famiglia intesa tradizionalmente, ma piuttosto a un nucleo che raffigura la società, è un gruppo che dà immediatamente l'idea di grande serenità e di unione; perché una scultura di questo genere in Val di Susa? Perché famiglia o società significano soprattutto lavoro, e la rappresentazione simbolica del lavoro, immortalata nel metallo, non poteva che trovare luogo in uno stabilimento che ha ripreso l'antica tradizione metallurgica della magica valle, proprio alle pendici del monte Musinè».



Nuove possibilità per

La storia del complesso industriale di Condove inizia nel lontano 1906, quando la fabbrica nasce come Società anonima Bauchiero. Dopo aver raggiunto con il nome di Officine Moncenisio le massime dimensioni produttive e occupazionali, ebbe una sua prima riconversione industriale passando al settore tessile come secondo stabilimento della toscana Matec. Venivano ad affiancarsi alla tradizionale produzione di carrozze ferroviarie nuove, nuove lavorazioni per la costruzione di macchine per produrre calze da uomo e da donna.

I problemi più gravi per il

complesso segusino e soprattutto per gli uomini che vi erano occupati arrivarono con lo sfascio economico dell'Egam. Legata al gruppo a partecipazione statale, la fabbrica di Condove fu uno dei complessi «decotti» per i quali si prospettava a breve termine la chiusura. Intanto per i circa 350 dipendenti dell'azienda era la cassa integrazione: otto mesi di incertezze in cui la battaglia per evitare la chiusura del complesso fu anche ricerca di una proposta concreta per il salvataggio dello stabilimento.

L'unico progetto di riconversione valido per modi e

sofisticati

Parlano i dipendenti dell'azienda

«Maggiore pulizia e niente fumi»

Marco Margaira ha 22 anni ed è alla Vertek solo da un anno. Abita a Villardora, un paesino a pochi chilometri dallo stabilimento. Quando lavorava alla Teksid di corso Mortara passava un paio d'ore al giorno in viaggio fra Villardora e Torino. Chiese di essere trasferito ad Avigliana in previsione del matrimonio (si sposerà fra tre o quattro mesi) ma non si aspettava di venire alla Vertek di Condove. «E' stata una fortuna — assicura — lavorare vicino a casa vuol dire avere più tempo di sponibile e a me che sto mettendo su il nuovo alloggio il tempo non basta mai».

Margaira si allontana per seguire le operazioni della trafilatrice cui è addetto, poi torna per parlare dell'ambiente di lavoro. «Lo stabilimento nuovo — spiega — significa lavorare meglio: più luce, maggiore pulizia, niente fumi. L'unico problema non ancora risolto completamente è quello del rumore».

Ireneo Stocchino, 29 anni, sposato senza figli, abita anche lui in valle, a

Sant'Antonino di Susa. E' addetto a una macchina pelatrice di barre della quale dice: «Fa tutto da sola e il lavoro, per me, è di attenzione più che di fatica». Stocchino, ex-dipendente Matec, è uno di quelli che hanno avuto il coraggio di aspettare. «Otto mesi di cassa integrazione — ricorda — con un solo stipendio intero, quello di mia moglie, e tutta l'incertezza per il futuro: avrei potuto cercare un altro lavoro ma ho voluto aspettare. E' andata bene e adesso abbiamo la sicurezza di un'industria solida alle spalle».

Fasqualino Falco ha 40 anni, è sposato e padre di un bambino di sette anni. Quattordicenne, entrò in quelle che, allora, erano le officine Moncenisio. Si occupava delle tappezzerie in stoffe per le vetture ferroviarie. «Non ho mai pensato di andarmene — dice —. Sono nato qui, vivo e non mi sarei adattato a un lavoro lontano da Condove. La nascita della Vertek per me è stata un'opportunità di crescita professionale. Ero un operaio e sono quasi capo-squadra: certo non tornerei indietro». Secondo Falco anche l'ambiente di lavoro è migliorato: più funzionale, più pulito.

Marco Simeone, 33 anni, sposato con una bambina di 5 anni, già dipendente Matec ricorda le iniziali difficoltà di adattamento alle nuove lavorazioni. «Siamo passati — dice — da un tipo di specializzazione a un altro. Io per esempio sono addetto a una macchina per rettifiche di precisione e ho dovuto abituarci sia al lavoro in grande serie sia a un prodotto con tolleranze minime. Mi sembra comunque che per noi le cose siano cambiate in meglio». Simeone è un appassionato della montagna: sci-alpinismo d'inverno e lunghe escursioni d'estate, durante le quali raccoglie minerali per la sua collezione. «Tutti sports che costano poco», ci spiega con un sorriso.

i giovani della Valle di Susa

tempi di attuazione risultò quello della Teksid. Si trattava di creare un complesso con strutture nuove, attrezzature d'avanguardia e solida capacità produttiva, facendo della fabbrica un centro industriale sano che potesse non solo riassorbire i dipendenti Matec, ma anche creare nuove possibilità di lavoro nel bacino della Bassa Valle di Susa.

«L'ingresso della Teksid nella fabbrica di Condove — dice Tullio Benedetti, presidente della Comunità montana della Bassa Valle di Susa e Val Cenischia — è stato considerato positivamente per le garanzie di stabilità

economica che offriva un'azienda moderna collegata a un ciclo di lavorazioni completo e inserita in un gruppo con solide posizioni di mercato».

L'economia della valle ha visto in questi ultimi anni una progressiva riduzione del settore tessile un tempo assai vivo e oggi presente con i soli stabilimenti di Borgone e di Susa (e con il lavoro nero di manodopera femminile) e gli sforzi di enti di programmazione, come la Comunità montana, per rivitalizzare il settore dell'allevamento di bestiame da carne e da latte creando strade per pascoli di alta

montagna e nuovi alpeggi che migliorassero le condizioni di lavoro dei margari.

«In questo panorama — spiega Tullio Benedetti — la Vertek rappresenta uno degli anelli di quella catena di complessi siderurgici che da Avigliana fino a Susa mantiene viva la tradizione dell'industria metallurgica tipica della valle. Inoltre il mantenimento e l'ampliamento del livello occupazionale per l'area dei paesi intorno a Condove è un contributo a invertire quella tendenza che sta facendo della nostra valle di pendolari, giovani in attesa di primo lavoro e donne sottoccupate».

Periti chimici industriali
Periti elettronici industriali
Informatica

ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE LEGALMENTE RICONOSCIUTO

SPAGNESI

SEZIONE DIURNA - MASCHILE E FEMMINILE

10126 TORINO - VIA TOMMASO GROSSI 23 - TEL. 696.38.52

Compressore-Caricabatteria 220V-12V

E' una piccola macchina a molti usi, veramente utile in casa, in laboratorio, in auto, al campeggio.

Funziona come compressore (pistone e fasce elastiche) sia dalla rete 220V che dalla batteria di un'auto (per almeno 1 ora senza scaricarla). Serve per verniciare (a 2,5 atm), per gonfiare pneumatici (sino a 5 atm), tubolari (sino a 7 atm), gommoni e tende, per rivettare (a 4 atm). Serve come caricabatteria autoregolato (14,5 V max. 10 A) e come semistarter (presa 25A).

PRATICO E VERSATILE



Moderno elegante
Portatile (peso Kg. 8,5)
Compatto: cm. 20x35x25

La confezione comprende:
- compressore - carica-batteria
- pistola a spruzzo, ugello 1,4 mm, regolabile
- pistola per gonfiaggio, con manometro e bottone di scarico
- tubo gomma, mt. 3,80, con attacchi rapidi
- cavi rosso e nero con pinze
- istruzioni dettagliate
Garanzia 1 anno
(Ricambi disponibili)
IN OFFERTA VALIDA SOLO PER DIPENDENTI: L. 128.500
(IVA e trasporto inclusi)

Ordinatelo direttamente a: **IDENOVA s.a.s.**, via Gravera 5, 10145 Torino.
Se non soddisfa le Vostre esigenze, ritornatelo a mezzo pacco postale entro 7 giorni dal ricevimento e sarete rimborsati.

FACIT Mercato della Confezione

RISPARMIARE LIBERAMENTE...

Abito estate 80 tutte le taglie L. 44.500	Tailleur misto lino bianco fuxia e nero L. 35.500
Camicia uomo mezza manica L. 6900	Abito donna estate grande assort. taglie L. 7500
Jean estivo puro cotone grandi marche L. 12.900	Gonne unite/fantasia modelli giovani e classici L. 9900
Pantaloni estate uomo in tutte le taglie L. 10.900	Maglia giro collo 100% cotone 6 colori L. 2500 L. 2900

● C.SO VIGEVANO 26
● VIA MONTE PIETA' 3
● VIA VIOTTI 1

● C.SO SPEZIA 22
● VIA NIZZA 368
● C.so BOTTA (Ivrea)

E' Magirus il camion più silenzioso del mondo

Verso la fine del 1977 l'Ufficio Federale per la Salvaguardia Ecologica di Berlino decideva di avviare un piano di ricerca per realizzare un modello di autocarro «silenzioso», per ridurre sostanzialmente l'inquinamento sonoro cui sono soggette la maggior parte delle città del mondo occidentale. Il compito principale di questa ricerca venne affidato alla Magirus Deutz di Ulm, come produttrice del veicolo, alla quale venivano affiancate la Klockner Humboldt Deutz Ag di Colonia, che costruisce motori e l'Istituto per la Ricerca sui Veicoli a Motore e sui Motori dell'Università di Stoccarda.

Dopo quasi tre anni di ricerche e prove il primo «autocarro silenzioso» della classe media, già pronto per la produzione di serie, è stato presentato (il 13 maggio scorso) al ministro federale tedesco Gerhard Baum.

L'autocarro base, sul quale hanno lavorato i tecnici della Magirus, è del tipo 130 M 8 FL (7,5 tonn. di peso totale a terra) con motore Diesel Deutz raffreddato ad aria, sei cilindri, che eroga una potenza di 96 kw (130 cv) a 2800 giri al minuto.

Obiettivo della ricerca era di ottenere una diminuzione di rumorosità intorno agli 8-10 decibel da parte di un autocarro di serie della classe media senza peraltro ridurre la potenza, senza cambiare il concetto base del veicolo e, infine, senza pregiudicare sicurezza e affidabilità di guida. In pratica si trattava di diminuire il rumore, per quanto concerne la sensibilità individuale dell'orecchio umano, di circa la metà.

Ricambisti a Venezia

Dal 16 al 19 maggio ha avuto luogo al Lido l'ormai consueta Convention Ricambi alla quale hanno partecipato quattrocentottanta clienti. Il giorno 17, nel corso di una manifestazione all'Hotel Excelsior, il dottor Vito Andriola, direttore del mercato Italia, e l'ingegner Sambo, responsabile dei ricambi, hanno intrattenuto gli ospiti sui vari problemi connessi all'andamento del settore.

Ministro cinese visita Ulm

Una delegazione cinese, con a capo il ministro per lo Sviluppo degli Affari Internazionali Wang Yaoting, ha visitato lo stabilimento della Magirus a Ulm e la pista di prova di Mainz dove si sono svolte le dimostrazioni degli automezzi.

Visita a Trappes e a Ulm

L'Unic e la Magirus Deutz hanno messo a punto un programma di visite incrociate per i clienti particolarmente interessati ai veicoli da cantiere. Si tratta in sostanza di comitive francesi che si recano in Germania presso gli stabilimenti Iveco di Ulm e tedesche che vengono invitate dall'Unic a Trappes. Più di 2000 utenti di entrambi i Paesi si sono dimostrati interessati all'iniziativa.

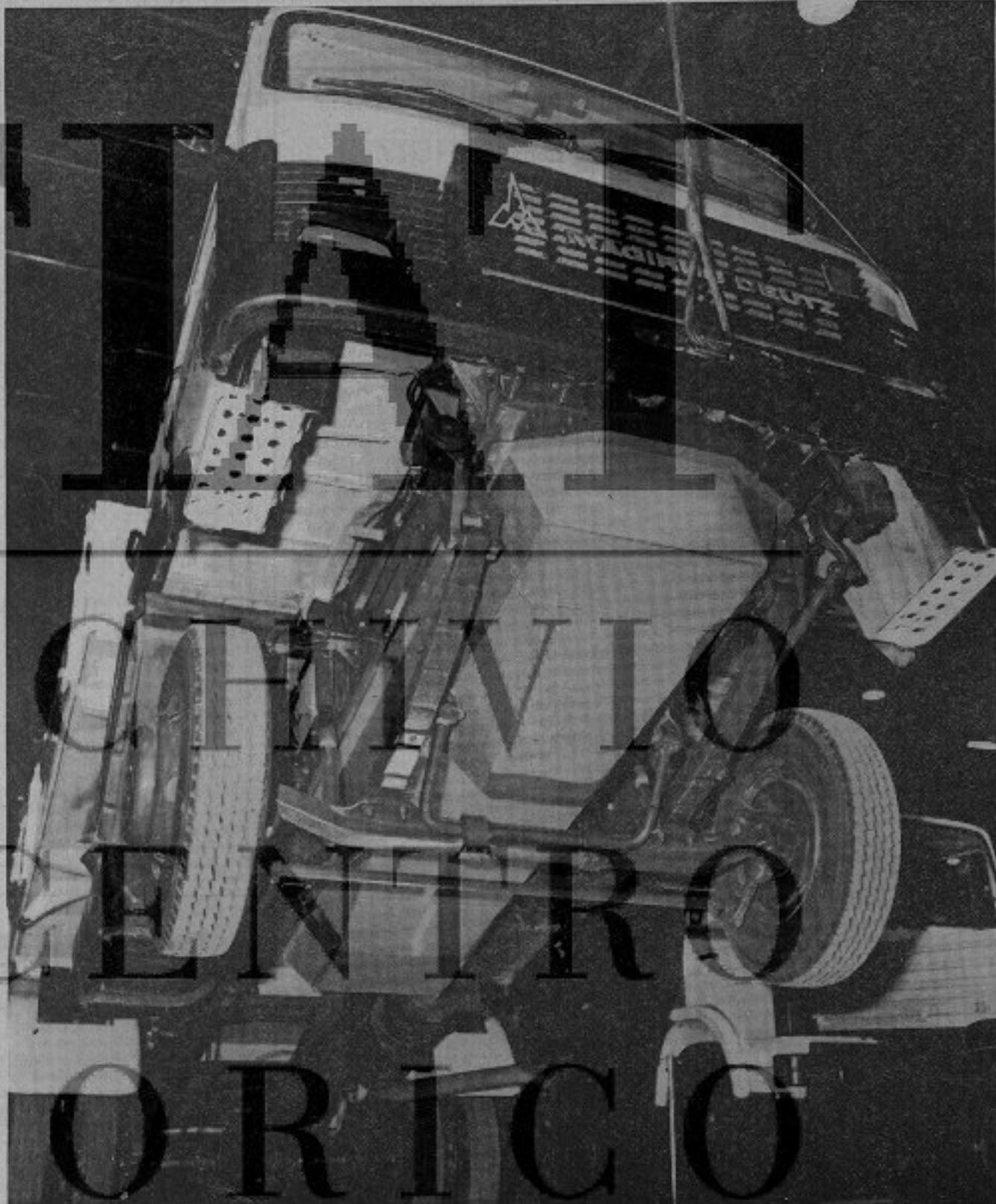
Dopo lunghi esperimenti i tecnici e gli scienziati di Ulm, Colonia e Stoccarda sono riusciti a ridurre l'emissione di rumorosità di 13 decibel, a un livello cioè addirittura inferiore a quello richiesto, per cui si è passati da un rumorosità di 90 decibel a un «sussurro» di appena 77 decibel.

Il primo motivo di questo successo è dovuto all'impiego di un motore «moderatamente» sovralimentato in luogo di uno aspirato normalmente. La riduzione di velocità di 300 giri al minuto (quando il motore ha un regime di 2500 giri/minuto) ha avuto come risultato una diminuzione della rumorosità meccanica, mentre la «moderata» sovralimentazione ha ridotto la rumorosità della combustione. Questi due provvedimenti hanno sottratto 5 decibel alla rumorosità generale. La necessaria perdita di potenza derivata dalla riduzione della velocità è stata completamente compensata dalla sovralimentazione, che ha anche consentito un risparmio di carburante valutabile attorno al 5-8 per cento.

L'incapsulamento è stato il passo logico successivo per ridurre la rumorosità: si sono utilizzati materiali che assorbono il suono all'interno del veicolo, attorno al passaruota e sulla parete posteriore della cabina. Anche la parte superiore del telaio è stata incapsulata. Inoltre un «riparo» è stato installato sotto il telaio con una estensione che va dalla parte anteriore del veicolo all'assale.

Ulteriori progressi sono stati ottenuti, sul principio della «corazza», con un'altra serie di interventi che hanno ridotto di 1-2 decibel la rumorosità sempre all'interno della cabina.

Nel 1981 al Servizio delle Poste della Germania Federale verrà fornita una flotta iniziale di 50 «Autocarri silenziosi» di produzione regolare. Sarà una prova importante, poiché attraverso la dimostrazione di quanto possa essere conveniente «per la salute pubblica» un autocarro di questo genere, si porranno le prime, solide basi dell'autocarro del futuro.



Ulm. Anche la parte esterna del «Magirus silenzioso» è stata rivestita con «cuffie» di materiale protettivo che hanno notevolmente contribuito alla riduzione della rumorosità. L'autocarro sul quale si è lavorato è del tipo 130 M 8 FL (7,5 tonn. a terra)

I segreti del Daily elettrico

Il Daily elettrico è stato realizzato per rispondere a precise esigenze di mercato: il prototipo Unic ha vinto il concorso per veicoli di questo genere bandito nel 1977 dal governo francese. E' la conferma che in Francia esiste già un mercato potenzia-

le per questo settore e le analisi prevedono che il Daily elettrico avrà una buona accoglienza anche in Italia, Irlanda e Austria grazie soprattutto al suo basso costo di gestione.

I 24 accumulatori Fulmen del Daily costituiscono la

batteria di trazione. Sono derivati direttamente dalle normali batterie al piombo a piastre piatte che equipaggiano le nostre automobili con opportune modifiche per adattarle al nuovo compito. I 24 accumulatori sono collocati in tre cestelli sotto

il pianale, non rubano spazio e possono essere estratti in dieci minuti.

La struttura del veicolo non ha subito modifiche: la trazione posteriore e il differenziale sono identici. Il cambio invece è automatico. Il motore Fiat 290-20/144, specialmente studiato per la trazione elettrica, sostituisce il gruppo propulsore tradizionale: è a corrente continua, con ventilazione separata per il raffreddamento e un regolatore elettronico della velocità. La batteria dei servizi è stata mantenuta per alimentare l'impianto elettrico e ricevere energia dagli accumulatori attraverso un apparato elettronico.

A questo punto possiamo partire. Si ruota la chiave, si seleziona il senso di marcia, si allenta il freno a mano: basta premere il pedale dell'acceleratore e il veicolo è in moto. Silenzioso, maneggevole. Le prestazioni: velocità massima 70 km/h, accelerazione da 0 a 50 km/h in 14 secondi, portata utile 890 kg su un peso totale di 3500 chili.

La gamma dei veicoli Magirus in Irlanda

Nel corso di un incontro con la stampa, che si è svolto ai primi di maggio a Dublino, la Frank Fahey Commercial Ltd., importatrice dei veicoli industriali Fiat, ha annunciato che le è stato affidato il compito di commercializzare anche la gamma cantieristica della Magirus.

La quota di mercato acquisita in Irlanda dalla Fiat nel 1979 è stata del 12,40 per cento. Con l'ingresso della Magirus quest'anno l'Iveco dovrebbe raggiungere il 16 per cento delle vendite irlandesi nel settore dei veicoli industriali.



Alla Weber dove nasce il cuore di ogni auto

La Weber di Crevalcore, una piccola fonderia altamente automatizzata e dai «camini puliti», dove si eseguono le sofisticate fusioni dei carburatori in un ambiente luminoso, pulito, privo di fumi.

di ETTORE GREGORIANI

In paese, a Crevalcore (Bologna), la chiamano tutti la fonderia. Per questo, arrivando da fuori, si cercano istintivamente con gli occhi le ciminiere puntate al cielo e i pennacchi di fumo nero. Ci si aspetta di udire, prima o poi, l'eco di uno sferragliare che denunci la presenza dello stabilimento. I fabbricati della Weber invece li trovi davanti all'improvviso, spostando lo sguardo da un campo coltivato. E anche dietro i cancelli è ancora il verde degli spiazzi tra i fabbricati e degli alberi. Niente fumi, nessun rumore assordante.

Bisogna superare le porte dell'edificio centrale per sentire sbuffi e ronzii di macchine, individuare i due piccoli forni di colata, vedere gli operai che lavorano accanto alle immense pareti a vetro dello stabilimento. Allora si chiarisce anche il mistero di questa fonderia che non somiglia a nessun'altra: una tecnologia sofisticata, un prodotto complesso e di piccole dimensioni, l'automazione di moltissime lavorazioni fanno la fabbrica simile a un laboratorio per oggetti di precisione più che a una fonderia.

Alla Weber di Crevalcore si eseguono pressofusioni in alluminio (alluminio, silicio e rame) e in zama (alluminio, zinco e rame) ottenendo particolari dalle forme molto ricercate e del peso massimo di un chilo e mezzo. Sono i componenti grezzi dei sofisticati carburatori Weber:

Nelle foto da sinistra a destra: il sofisticato stampo per il carburatore della Lancia Delta e due immagini di un braccio meccanico al lavoro; più del 50 per cento delle pressocolatrici sono completamente automatizzate

corpo, coperchio e pezzi di minuteria non più grandi di una scatola di cerini.

Poche cifre danno le dimensioni del complesso: su un'area coperta di 12 mila metri quadrati 178 dipendenti producono circa 120 mila fusioni al giorno, necessarie per montare 15 mila carburatori. Il lavoro invece è da vedere, per scoprire uomini e macchine, e il loro modo di produrre insieme. Il processo di totale automazione delle lavorazioni, che oggi interessa circa il 50 per cento delle pressocolatrici, ha ottenuto il duplice scopo di allontanare gli operai dalla fonte di rumore e di calo-

re, svincolandoli contemporaneamente dalla cadenza della macchina. Il risultato: maggiore produttività con meno fatica e maggior sicurezza.

E l'uomo — di fronte a queste macchine tutte chiuse da una griglia alta e munita di infaticabili bracci di acciaio che si piegano ad afferrare il pezzo, si snodano per immergerlo nel liquido di raffreddamento, si sporgono per depositarlo sulla trancia di sbavatura — diventa un operatore che dalla consolle di comando, zeppa di spie luminose e di interruttori, controlla lo svolgimento delle operazioni.

Alla luce, nel verde

Il prodotto realizzato con impianti tanto moderni e tanto sicuri è altrettanto sofisticato. Dagli stampi composti di due matrici, quattro corsei che fanno a completare la figura e alcuni martinetti idraulici per i fori inclinati (il costo di uno stampo che pesa 14 quintali si aggira sui 40 milioni) escono quei carburatori che diventeranno il cuore delle nostre vetture. Qui, allineati nei cestoni del magazzino, ci sono i particolari di tutti i modelli: dal piccolo doppio corpo della Panda 30, al complicato carburatore della Delta, realizzato tutto in automatico fino a quelli delle Ferrari (lo stesso che viene prodotto per la Chrysler) e ai carburatori realizzati per la Renault e l'Alfa Romeo.

Dopo cinque anni di piena attività produttiva il soffitto dell'officina non è stato annerito dal pulviscolo nero tipico di tutte le fonderie. Sotto i capannoni alti 14 metri il volume d'aria viene ricambiato totalmente cinque vol-

te ogni ora. Tutti gli operai, nel loro abituale posto di lavoro, vedono da un lato la macchina e dall'altro spazi verdi e alberi. Il complesso, 153 operai tutti di Crevalcore o di paesini del circondario, sembra nato per rispettare la qualità della vita e consentire di lavorare in condizioni ottimali. Una conferma di questa impressione l'abbiamo chiesta a coloro che conoscono la realtà Weber meglio di chiunque altro: gli operai che vi lavorano.

«Dicono che sia unica in Europa — spiega con un sorriso Luigi Cirri, 47 anni, sposato con due figli, originario di Crevalcore, in Weber da 8 anni — Non so se sia vero; certo è che fra le fonderie penso sia una delle migliori. Lo spazio, ad esempio, per noi abituati a vivere e lavorare in campagna è importante, almeno quanto l'ambiente familiare, dove ci si conosce tutti, si parla lo stesso dialetto, si hanno le stesse abitudini. Potremmo miglio-

rare ancora qualcosa ma fortunatamente sono cosucce».

Florenza Bongiovanni ha 18 anni e lavora in stabilimento solo dal gennaio di quest'anno. Conseguito il diploma di segretaria d'azienda ha cercato senza molta fortuna un impiego. Quando si è affacciata la possibilità di un'assunzione alla Weber come operaia ha avuto un momento di esitazione. «Ero spaventata perché, a sentirne parlare da fuori, mi ero fatta l'idea di una specie di anticamera dell'inferno. Invece mi sono trovata subito bene. Certo è un lavoro manuale, e c'è da sporcarsi, ma non è né difficile né faticoso».

Anche Renzo Boccaleoni, 52 anni, sposato e padre di cinque figli, è abbastanza soddisfatto. «L'ambiente di lavoro è buono — dice ammiccando — solo si potrebbe guadagnare qualcosa in più. Ma, insomma, non c'è da lamentarsi». Boccaleoni è addetto alla conduzione di uno dei due forni e ha una lunga esperienza di lavoro: 18 anni in Francia, diverso tempo alla Fiat Trattori di Modena e poi da cinque anni alla Weber.

Dino Castellari ha 33 anni e lavora alla Weber da quattro. Originario di Budrio si è trasferito a Crevalcore dopo il matrimonio. «Facevo il muratore — spiega — e sono venuto qui soprattutto per la sicurezza del posto di lavoro. Poi ho scoperto che, con queste macchine automatiche, sono minori anche la fatica e il pericolo. L'unico problema, per me, sono i turni: fatico ad adattarmi». Dell'ambiente di lavoro Castellari dice che è buono perché le cappe aspiranti hanno eliminato i fumi e anche se c'è ancora un po' di rumore resta a livelli accettabili.

Alla Weber di Crevalcore, in provincia di Bologna, si eseguono 120 mila fusioni al giorno (corpo e coperchio di carburatori) in uno stabilimento progettato «a misura d'uomo»

Una fabbrica unica in Europa

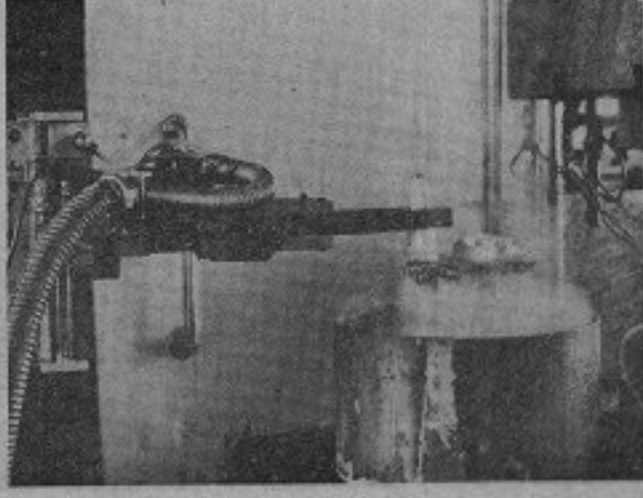
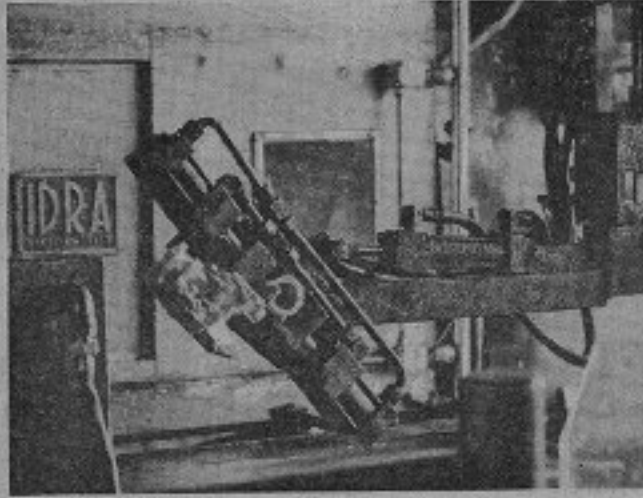
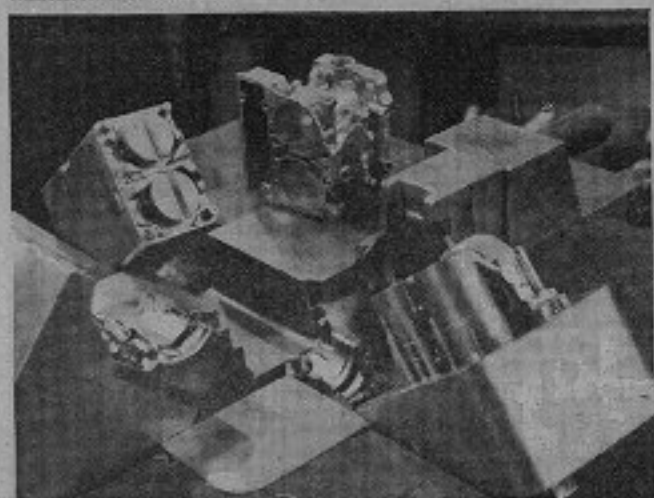
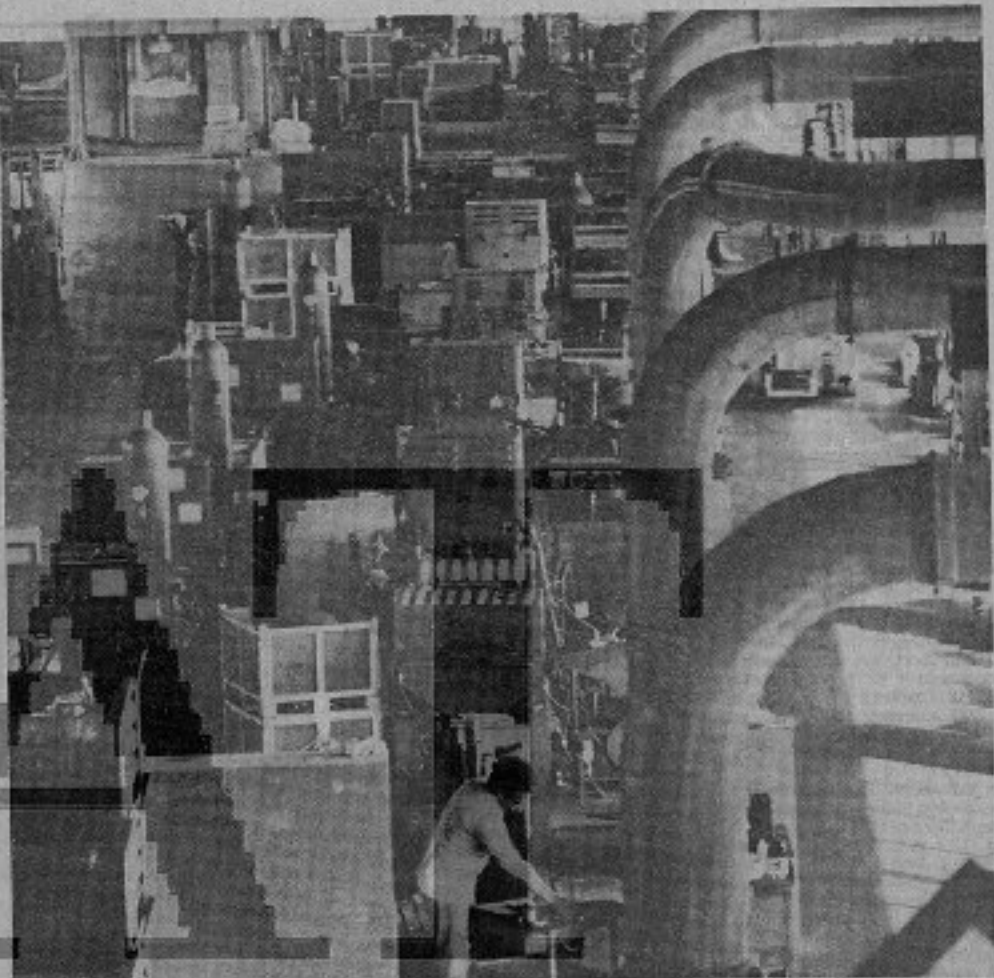
Nel 1975, quando la Fiat Engineering realizzò lo stabilimento Weber di Crevalcore aveva alle spalle l'esperienza accumulata nella costruzione di altre fonderie in tutto il mondo: tra cui quelle di Togliattigrad, della Spagna, ecc. Le dimensioni abbastanza ridotte del complesso consentivano di tentare un'esperienza interessante: una fabbrica «pulita» nei confronti dell'ambiente esterno, una fabbrica «sana» per gli uomini che avrebbero dovuto lavorarci. Il progetto riuscì e ancora oggi lo stabilimento di Crevalcore resta una realizzazione unica in Europa.

Si parlò progettando un fabbricato «a maniche», adatto a favorire i ricambi naturali dell'aria nell'ambiente. Per eliminare tutti i fumi prodotti dalle macchine sono state installate sui due forni elettrici e su tutte le pressocolatrici delle cappe aspiranti. Gli elettroventilatori, collocati sul tetto dell'edificio, «risucchiano» attraverso le cappe i fumi prodotti dalle macchine facendoli passare nei filtri separatori in maglia metallica capaci di trattenere i vapori oleosi. Anche l'aria rigettata all'esterno è dunque pulita. Per compensare l'aria estratta dagli aspiratori esiste un impianto di termoventilazione che immette aria fresca in estate

e calda d'inverno da bocchette situate a tre metri dal piano di lavoro (sui due lati ci sono appositi serramenti orizzontali a bilico, capaci di provocare un «effetto camino» che consente all'aria di salire verso torrioni motorizzati sistemati sul colmo del fabbricato).

Allo scopo di mantenere il maggiore spazio possibile per uomini e macchine e conservare la pulizia dell'ambiente tutte le tubature dei servomezzi (aria, acqua, olii) e dei liquami scorrono in cunicoli sotterranei. Il fabbisogno di acqua potabile dello stabilimento è soddisfatto dall'acquedotto municipale mentre le acque tecnologiche per usi industriali sono prelevate da un pozzo artesiano. Dopo essere state decalcificate, utilizzate attraverso due reti in circuito chiuso, una dotata di uno scambiatore di calore e l'altra di torri evaporative per il raffreddamento, vengono rimesse in circolo.

Tutte le acque prima di essere scaricate all'esterno subiscono trattamenti di depurazione. Un'apposita fognatura per le acque tecnologiche, una nera separata per gli scarichi biologici e impianti di filtraggio, decantazione e incenerimento per quelle tecnologiche, assicurano il pieno rispetto dell'ecologia ambientale esterna.



piccoli annunci



Vendo auto

A112 rosso York immatricolata novembre '78 km 25 mila. Tel. 0122/48537 ore pasto serale (To).
A112 anno '75 verde, accessoriata, ottime condizioni. Tel. 44.73.417 (To).
A112 Abarth 70 HP semestrale, azzurro metallizzato, 5 marce, km 5 mila. Tel. 5741/212 ore ufficio, geom. Bucci oppure 0121/72709 ore serali (To).
A112 Abarth 58 HP anno 1976 TON 17747 con cerchi in lega, accensione elettronica, tergicristallo posteriore, lunotto termico, ottime condizioni. Tel. 35.81.571 (To).
A112 Abarth ultimo tipo beige semestrale, scadenza fine maggio, solo contanti. Tel. 592.186 (To).
A112 E semestrale, accessoriata. Tel. 301.976 dopo le 20 (To).
A112 Eleganti semestrale, accessoriata, color amaro. Tel. 355.970 (To).
A112 Eleganti blu chiaro, targata TO S 19, ottime condizioni unico proprietario km 18 mila. Tel. 21.14.33 (To).
A112 Eleganti semestrale, rosso corsa. Tel. 757.232 ore serali (To).
A112 Eleganti semestrale, beige senape, accessoriata con antifurto «Cobra» pochissimi km. Tel. 3533/4598 ore ufficio signor Scrigna (To).
A112 Eleganti amaro, semestrale, scadenza 15 giugno, km 6000, tenuta in garage. Tel. 65.65/3746 ore ufficio signor Poggi (To).
A112 Elite nera, tenuta in box, km 3500 sei mesi. Tel. 49.11.13 (To).
A112 Elite metallizzata grigia, autoradio mangianastri stereo, antifurto elettronico. Tel. 74.94.302 ore serali (To).
BIANCHINA ritargata, km 40 mila, secondo proprietario. Tel. 63.81.81 (To).
BMW RS 900... TO 30... ottime condizioni, pochi km reali a lire 3 milioni 500 mila. Tel. 78.51.07 (To).
CITROEN GS 1015 TO P 58... ottime condizioni a lire 3 milioni 300 mila. Tel. 901.25.89 dopo le 19 (To).

CAMPER Volkswagen originale, quattro posti letto, ottimo 35 km reali, oppure cambio con Panda o Ritmo semestrale. Tel. 34.90.855 (To).
CITROEN Dyane anno 1969, motore rifatto, 30 mila km, meccanica a posto a lire 500 mila. Tel. 61.92.478 ore serali (To).
CITROEN GS 71, bianca, ottime condizioni impianto radio, lunotto termico. Tel. 965.85.38 (To).
CITROEN TO K cc 1015 GS unico proprietario, tenuta in garage, a lire 2 milioni e 200 mila. Rivolgarsi a Sestiano Orbia, corso Francia 148, Caselle Vici (To).
DYANE 6 color aragosta 1974, unico proprietario perfetta, quattro gomme nuove, tenuta sempre in garage a lire 1 milione 600 mila. Tel. 95.53.442 (To).
FIAT CAMPAGNOLA motore Diesel nuovo, interno perfetto con antenna radio-amatori, tetto rigido. Tel. 02/24.78.895 dopo le 20 (Mi).
FIAT 124 anno 1975 impianto gas, accessoriata con vetri atermici unico proprietario 50 mila km. Tel. 860.96.25 ore serali (To).
FIAT 124 Seat bianca sei mesi fine maggio. Tel. 395.073 dopo le 19 (To).
FIAT 124 Special TO H 6... blu scuro, cinque marce, cambio traino, lunotto termico con cristalli atermici, contagiri, gommata. Tel. 386.007 ore pasti (To).
FIAT 124 Special bianca del '71, motore rifatto, batteria nuova, ottime condizioni. Prezzo lire 900 mila. Tel. 21.63.762 (To).
FIAT 124 Special 1400 con accessori color verde brillante TO H 25 a lire 1 milione 400 mila trattabili. Tel. 394.84.10 (To).
FIAT 124 Special, 1972 perfetta, unico proprietario a lire 1 milione 200 mila. Tel. 93.00.12 Avigliana (To).
FIAT 124 Spyder 1600 TO K in buono stato. Tel. 888.16.79 ore pasti (To).
FIAT 124 1200 cc a lire 350 mila. Tel. 61.45.53 (To).
FIAT 124 berlina con motore rifatto a nuovo e carrozzeria in buono stato. Prezzo lire un milione e centomila. Tel. 76.60.01 Grugliasco (To).
FIAT 125 blu anno 1972 a lire 1 milione 500 mila. Tel. 937.70.35 Giaveno (To).
FIAT 125 Special 5 marcia con cambio traino. Tel. 304.791 dopo le 17 (To).
FIAT 125 S 5 marce TO A 88... in buono stato, con cambio traino. Prezzo lire 550 mila. Tel. 751.249 (To).
FIAT 125 color blu vetri azzurri, lunotto termico; Fiat 125 impianto a gas color grigio. Telefonare 387.275 (To).
FIAT 126 blu adriatico sei mesi scadenza 10 luglio km 2000. Tel. 34.89.015 (To).
FIAT 126 base azzurra sei mesi scadenza maggio pochissimi km come nuova. Tel. 74.51.04 (To).

FIAT 126 P 4 650 cc, color camoscio targata TO U 26 prezzo trattabile accessoriata pochi km scadenza 20 giugno. Tel. 36.60.31 (To).
FIAT 126 base blu adriatico TOT 91 sei mesi. Tel. 33.20.33 ore ufficio (To).
FIAT 126 base blu scuro accessoriata scadenza fine maggio 3000 km. Tel. 79.61.61 (To).
FIAT 126 base blu scuro pochi km 10 mesi a maggio, accessoriata. Tel. 22.00.962 (To).
FIAT 126 normale con lunotto e bloccasterzo km 20 mila blu scura. Tel. 320.119 (To).
FIAT 126 Personal 4 blu adriatico accessoriata pochissimi km sempre tenuta in garage scadenza metà giugno. Tel. 58.60.27 (To).
FIAT 126 Personal 4 azzurro adriatico, accessoriata mesi 6. Tel. 309.26.59 ore pasti (To).
FIAT 126 Personal 4 semestrale, scadenza giugno a lire 2 milioni 900 mila trattabili. Tel. 33.40.43 (To).
FIAT 126 Personal 4 blu scuro 1979 accessoriata pochi km a lire 2 milioni 700 mila. Tel. 63.71.32 (To).
FIAT 126 Personal blu sei mesi. Tel. 784.412 dopo le 19 (To).
FIAT 126 Personal 4 semestrale color rosso, accessoriata tenuta in garage, scadenza fine giugno. Tel. 284.044 (To).
FIAT 126 Personal 14 mesi, e Fiat 128 3 porte anni 3. Tel. 348.82.90 (To).
FIAT 126 Personal rossa 171 semestrale, accessoriata scadenza primi di luglio. Tel. 90.15.242 Ivrea (To).
FIAT 127 C 3 porte sei mesi a luglio, prezzo lire 4 milioni 300 mila trattabili disponibile a luglio rivolgersi a Enrico Belamino, via Monferrato 111 (Torino).
FIAT 127 C tre porte tre anni a lire 3 milioni km 15 mila, tenuta sempre in garage. Tel. 643.142 (To).
FIAT 127 TO G a lire 1 milione. Tel. 253.653 (To).
FIAT 127 color blu adriatico sei mesi sedili riscaldabili antifurto lunotto termico a lire 3 milioni 900 mila. Tel. 358.19.46 (To).
FIAT 127 L due porte rosso ossido lunotto antifurto km 2200 scadenza sei mesi primi di luglio. Tel. 800.52.67 Settimo Torinese.
FIAT 127.2 porte TO P 9 a lire 2 milioni 900 mila trattabili. Tel. 309.15.87 (To).
FIAT 127 P 2 km 46 mila mal sinistra, tenuta sempre in garage blu scuro età 5 anni e mezzo prezzo lire 2 milioni 350 mila. Tel. 363.143 (To).
FIAT 127 3 porte come nuova tenuta in garage. Tel. 959.19.79 ore serali Grugliasco (To).
FIAT 127 L 3 porte semestrale antifurto e lunotto termico rosso ossido tenuta sempre in garage km 1200. Tel. 204.374 ore serali (To).

Pubblichiamo gratuitamente, nei limiti consentiti dallo spazio, le inserzioni che ci giungono dai dipendenti. I testi devono essere molto brevi e non a carattere pubblicitario. «Illustratofiat» non si assume alcuna responsabilità sul loro contenuto. Preghiamo i lettori di specificare, oltre l'indirizzo, anche il proprio ente di appartenenza oppure quello del familiare. Chi intende servirsi della rubrica dei piccoli annunci può ritagliare il tagliando e inviarlo a «Illustratofiat» - piccoli annunci casella postale 1100 - 10100 Torino.

FIAT 127 due porte base color blu adriatico 9 mesi accessoriata 6000 km tenuta sempre in garage a lire 3 milioni 600 mila. Tel. 0121/514407 Villar Perosa (To).
FIAT 127 CL 2 porte sei mesi color azzurro metallizzato tenuta in box km 2500. Tel. 61.91.290 (To).
FIAT 127 L 3 p semestrale rosso ossido accessoriata tenuta in garage pochi chilometri. Tel. 583.821 (To).
FIAT 127 3 porte blu adriatico sei mesi. Tel. 91.34.503 Brandizzo (To).
FIAT 127 3 p metallizzata accessoriata pochissimi km a lire 4 milioni 300 mila. Tel. 307.401 ore pasti (To).
FIAT 127 L 3 p sei mesi color verde brillante. Tel. 88.94.38 ore serali (To).
FIAT 127 confort 3 porte sei mesi blu adriatico accessoriata km 2500 tenuta in box. Tel. 37.34.68 (To).
FIAT 127 3 porte blu scuro sei mesi 13 maggio a lire 4 milioni. Tel. 234.329 (To).
FIAT 127 Confort color ossido 3 porte, lunotto termico 8 mesi. Tel. 896.13.67 (To).
FIAT 127 CL 1050 fine 1977 km 22.000 bianca, accessoriata. Tel. 605.24.47 (To).
FIAT 127 3 p color blu targata TO P 20953 in ottimo stato km 35 mila. Tel. 292.569 (To).
FIAT 127 C semestrale 3 p verde brillante. Tel. 606.96.29 (To).
FIAT 127 lusso semestrale color rosso ossido due porte antifurto lunotto scadenza fine maggio. Tel. 252.184 ore pasti (To).
FIAT 127 Special. Tel. 266.510 ore serali (To).
FIAT 127 Sport color arancio 8 mesi km 4000 tenuta in box privato come nuova. Tel. 37.12.58 (To).
FIAT 127 Sport nera semestrale 5000 km tenuta in box. Tel. 35.73.000 (To).
FIAT 127 Sport color nero pochi km semestrale. Tel. 906.57.36 Piossasco (To).
FIAT 127 Top T A blu metallizzato tenuta in garage. Tel. 58.90.85 (To).
FIAT 127 Top T A targata TO T 18981 in perfette condizioni pochi km a lire 4 milioni 850 mila. Tel. 900.602 (To).
FIAT 128 color rosso quattro porte TO H 6 motore e carrozzeria in perfette condizioni. Tel. 214.578 (To).
FIAT 128 CL p semestrale blu vetri atermici interno velluto azzurro. Tel. 387.540 (To).
FIAT 128 C 4 p anno 1977 color verde km 19.000. Tel. 90.12.918 Riva (To).
FIAT 128 CL Panorama, azzurra metallizzata vetri atermici gomme nuove Veleber targata TO R 1 vera occasione. Tel. 640.56.68 (To).
FIAT 131 Supermirafiori 1300 km 4000 sei mesi a lire 7 milioni 300 mila. Tel. 292.130 (To).

FIAT 132 anno 1975 targata TO M ottime condizioni con cambio traino e targata rimorchio a lire 3 milioni 700 mila. Tel. 23.00.49 (To).
FIAT 132 S 1800 anno fine '72 in perfette condizioni di carrozzeria e di meccanica qualsiasi prova impianto gas funzionante accessoriata prezzo lire 1 milione 700 mila trattabili. Tel. 0124/35414 delle 19 San Giusto Canavese (To).
FIAT 500 Giardiniera ottime condizioni targata TO B 9 scrivere a Renato Rivoloro via Rivetti 22 Pinerolo (Torino).
FIAT 500 L color rosso targata TOFO 7304 ottime condizioni vero affare a lire 1 milione 300 mila trattabili. Tel. 256.898 (To).
FIAT 500 L TO G 37 blu antifurto bloccasterzo gomme freni trazione nuovi scadenza assicurazione e bollo fine dicembre unico proprietario a lire 850 mila trattabili. Tel. 606.31.83 (To).
FIAT 500 L in ottime condizioni. Tel. 306.138 (To).
FIAT 500 TO A meccanica perfetta ottimo stato carrozzeria a lire 850 mila trattabili. Tel. 627.07.57 (To).
FIAT 500 R TO M 81 color acqua marina a lire 1 milione 450 mila. Tel. 966.10.48 ore 9-20 (To).
FIAT 500 targata TO 89 verniciata a nuovo. Tel. 0121/21206 Pinerolo (To).
FIAT 600 1958 in ottime condizioni color blu petrolio. Tel. 606.87.10 (To).
FIAT 600 del 1956 targata AT 17045 km 59.500 ottimo stato a lire 350 mila. Tel. 0141/939218 (AO).
FIAT 850 pulmino vetrato in ottime condizioni con tendine e accessori vari per Camper. Tel. 679.024 (To).
FIAT 850 a lire 250 mila. Tel. 672.111 (To).
FIAT 850 normale anno 1969 a lire 550 mila. Tel. 292.138 (To).
FIAT 1100 bianco 1967 km 75 mila unico proprietario antifurto cinture di sicurezza appoggiatesta. Tel. 70.22.61 (To).
FIAT 1100 T autocarro. Tel. 62.18.28 ore pasti (To).
FIAT 1100 ottime condizioni gommato meccanica perfetta prezzo trattabile. Tel. 986.02.46 ore pasti Volvera (To).
FIAT 1300 in ottime condizioni. Tel. 640.73.31 ore pasti (To).
FIAT 1500 TO 122 ottime condizioni. Tel. 321.055 ore pasti (To).
FIAT RITMO L 5 porte blu ottima sette mesi a lire 4 milioni 500 mila. Tel. 64.62.09 (To).
FIAT RITMO 60 CL 5 porte color grigio chiaro lunotto termico vetri azzurri km 2000. Tel. 0172/55439 Sanfrè (Cuneo).
FIAT RITMO 60 CL semestrale fine maggio cinque porte cinque marce verde salvia km 1800 tenuta in box. Tel. 611.233 (To).

FIAT RITMO 60 L 3 p sei mesi verde salvia tenuta in garage 2500 km prezzo da concordare. Tel. 33.00.63 (To).
FIAT RITMO 60 L nove mesi color celeste adriatico con tutti gli accessori vera occasione. Tel. 34.30.89 (To).
FIAT RITMO 60 CL semestrale TO U 2 bronzo metallizzato sedili in pelle cinture sicurezza avvolgibili poggiatesta tergicristallo posteriore pochissimi km. Tel. 394.801 ore serali (To).
FIAT RITMO 60 CL semestrale alluminio metallizzato cinque porte cinque marce lunotto termico tergicristallo. Tel. 970.423 Volvera (To).
FIAT RITMO 60 CL 5 p grigio chiaro semestrale scadenza fine maggio. Tel. 305.15.68 ore 19-20 (To).
FIAT RITMO 60 CL 5 porte cinque marce semestrale verde salvia tenuta in box circa 3500 km disponibile primi giugno. Tel. 306.722 (To).
FIAT RITMO 60 CL 5 porte, cinque marce blu scuro semestrale. Tel. 613.010 (To).
FIAT RITMO 65 CL 5 porte 5 marce verde metallizzato 15 mesi a lire 4 milioni 700 mila. Tel. 644.785 (To).
FIAT RITMO 65 TARGA ORO color nero 3 porte accessoriata compresa autoradio pochi km TO U 16... semestrale scadenza maggio tenuta sempre in box. Tel. 649.85.12 Trofarello (To).
FIAT RITMO 65 TARGA ORO color nero metallizzata 4 mesi assolutamente perfetta prezzo interessante. Tel. 689.989 (To).
FERRIS RANGER 500 4x4 ridotta blocca differenziale in buone condizioni. Tel. 0172/44296 (To).
FORD Diesel Motocarrocan mazzardato sei posti letto a lire 10 milioni eventuali facilitazioni di pagamento. Tel. 901.25.20 ore serali Orbassano (To).
FORD ESCORT beige targata TO D 9 in buone condizioni motore nuovo in garanzia a lire 850 mila trattabili ottimo affare. Tel. 36.27.93 dalle 16 alle 21 (To).
FORD ESCORT 1100 a lire 4 milioni 250 mila trattabili accessoriata. Tel. 79.92.04 (To).
FORD ESCORT 1100 familiare 3 porte immatricolata luglio 76 km 40 mila reali colori verde a lire 2 milioni 800 mila trattabili. Tel. 958.06.81 Rivoli (To).
FORD TRANSIT 100 Combi 9 posti a benzina in ottimo stato a lire 2 milioni 500 mila. Tel. 33.77.51 (To).
GOLF GL 3 p color nero maggio 78, sempre tenuta in garage. Tel. 329.85.24 ore serali (To).
JUNGLA 609 targata TO G con tetto plastificato a lire 1 milione 300 mila trattabili. Tel. 837.919 Valgioie (To).
LANCIA HPE 1600 semestrale color blu. Tel. 714.660 (To).

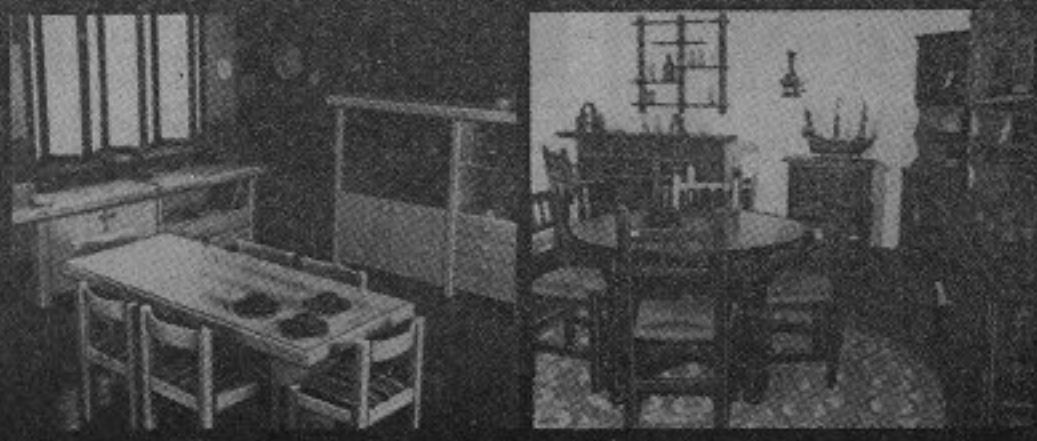
Segue a pag. 19 ►

MOBILI



GRANATO

Una delle più grandi esposizioni di mobili del Piemonte nel cuore di NICHELINO
 MOBILI D'ARTE CONTEMPORANEA E DI OGNI EPOCA
PRATICHIAMO SCONTI SINO AL 30%



OLTRE 200 AMBIENTAZIONI DI

- MOBILE SPAGNOLO e INGLESE d'importazione
- MOBILE RUSTICO per la Città e la Montagna
- LA CUCINA componibile in LEGNO MASSICCIO, Rovere, Noce, Frassino, Pino e laminato in varie tinte
- AMBIENTAZIONI MANSARDE E CANTINETTE



ALCUNI PREZZI INFORMATIVI

- CAMERA da letto stagionale L. 890.000
- SOGGIORNO 4 elementi tavolo e sedie L. 690.000
- CAMERA per bambini, completa di 1 armadio, 1 letto, 1 comodino, 1 libreria, 1 scrivania L. 249.000

Per ambientazioni l'architetto a casa vostra senza spese

NEI 4.000 MQ. DI ESPOSIZIONE TROVERETE:
 MOBILI D'EPOCA - MODERNI - TRADIZIONALI
 ai dipendenti FIAT-LANCIA
 condizioni e prezzi particolari

Mobilificio

GRANATO

NICHELINO - Via Martiri, 24 - Tel. 62.46.52

ELETTRODOMESTICI

NICHELINO - Via Torino, 59 - Tel. 62.15.59

I colossi della Fiat Allis aprono la strada nel deserto

Sempre più estesa la presenza della Fiat Allis nei paesi emergenti: dopo Gabon, Algeria, Nigeria e Angola l'autostrada del «petrolio»: 135 km (36 ad opera della Fiat Allis) tra Arabia Saudita e Kuwait

di TEDDY MONTARSOLO

C'è anche un'autostrada del petrolio. E' quella che collega il porto saudita di Dammam sul Golfo Persico con Abu Hadriyah (135 km a Nord); di cui con un balzo di 300 km raggiunge il cuore del Kuwait; la seconda nazione più ricca del mondo arabo in termini di reddito lordo pro-capite.

36 km di questa arteria da «mille e una notte» emersa dal deserto (sei corsie, le due carreggiate larghe ognuna 23,4 metri e comprendenti tre corsie per il traffico, più la corsia di emergenza e le aree di parcheggio) sono opera delle macchine movimento terra della Fiat Allis. I lavori sono durati due anni (dal marzo 1978 all'aprile 1980).

L'Arabia Saudita, questo regno di appena nove milioni di abitanti improvvisamente scopertosi ricchissimo per via del petrolio, viene oggi giudicata di gran lunga il più grande fra i nuovi mercati entrati nell'economia mondiale negli ultimi 30 anni e promette di rimanere tale per almeno altri 30, se non più a lungo.

L'imbarazzo è come investire questa enorme ricchezza. L'ultimo piano quinquennale (la spesa si aggira sui 142 miliardi di dollari) prevede un'ampia espansione industriale, sviluppo dell'agricoltura fino all'auto-sufficienza, valorizzazione delle risorse idriche ed accrescimento delle infrastrutture.

Non meno di quattro miliardi di dollari sono stati destinati alle costruzioni stradali per complessivi 13.066 km: una rete che collegherà città e villaggi dell'interno di questa regione la cui estensione supera i due milioni di km quadrati.

Il tratto di autostrada a cui hanno lavorato le Fiat Allis comprende sette ponti, tre raccordi «a quadrifoglio» ed uno svincolo; la zona è piatta, quasi al livello del mare, con terreno sabbioso e falde d'acqua a 3-4 metri di profondità.

Siamo nelle vicinanze di Dammam. Qui attorno l'ac-

qua fresca non è un lusso come altrove (nell'interno — ad esempio — presso la capitale Ryad la falda acquifera può trovarsi anche ad una profondità di 1500 metri); ne sono un segno lo sviluppo dell'agricoltura privata (piccoli appezzamenti di 8x10 metri coltivati a verdura) ed estese piantagioni di palme che vanno creando sempre nuove oasi.

Oasi a parte, si lavora in un ambiente arido, il clima è torrido. La maggioranza di coloro che sono alla guida delle macchine Fiat Allis provengono dal Kenya: con la sua popolazione limitata, l'Arabia Saudita da sempre dipende dalla forza lavoro degli immigrati; si calcola che per realizzare l'attuale piano quinquennale ce ne vorranno almeno 500 mila.

Un accampamento nel deserto, 10 km ad Est di Dammam, funge da centro di assistenza: manutenzione, servizio (inclusi ingrassaggio e lubrificazione), rimpiaggio delle parti usurate, ogni tipo di riparazioni e fornitura delle parti di ricambio.

Per le riparazioni urgenti sul campo, funziona 10 ore al giorno un'officina perfettamente attrezzata: viene sguinzagliata ogni volta che arriva una comunicazione dalle radio-trasmittenti, anelli di congiunzione fra centro servizi, veicoli e responsabili in sede.

L'area coperta (860 metri quadrati) comprende magazzini, uffici, depositi attrezzi e officina mentre all'esterno è disponibile una zona lavaggio macchine. Si comincia a lavorare alle 4 del mattino (6 giorni su 7) per avere le macchine pronte alle 5 e si va avanti dieci ore.

Fra le dune è stato ricavato anche il campo base: alloggi per venti famiglie, 150 tecnici ed amministratori italiani nonché 250 operatori e tecnici provenienti da India e Kenya. Non è una vita facile, in più il tempo sembra eterno. Gli antidoti contro la monotonia sono i campi da tennis, una piscina, un



Un 200-C della Fiat Allis durante una delle fasi dei lavori di livellamento del terreno sabbioso: nasce la via del petrolio

cinema ed un ristorante. Formano la flotta Fiat Allis 39 macchine movimento terra che, sparse lungo tutto il percorso della nuova autostrada, devono affrontare impreviste difficoltà.

Ad esempio: l'area dove sorge la cava principale è ricoperta da oltre un metro d'acqua salata per una infiltrazione proveniente dal Golfo Persico. Da un lato, la sabbia bagnata permette un facile carico degli scraper, dall'altro la sua natura estremamente abrasiva finisce per danneggiare sia i cingoli dell'apripista che i pneumatici dello scraper. Così come l'evaporazione dell'acqua salmastra che richiede frequenti soste per il lavaggio (disinquinazione) di depositi salini che tendono a formarsi sulle macchine.

Ecco le Allis al lavoro. Nel

cantiere un apripista lavora con un grader per livellare e rifinire le fondamenta della strada. Più avanti, in un'altra cava, un apripista ammucchia arenarie. Un caricatore gommatto carica il materiale abrasivo su un autocarro Iveco Magirus-Deutz, modello 232, con un motore raffreddato ad acqua, che lo trasporta a una stazione di frantumazione e miscelazione lontana 900 metri dalla cava.

Il frantolo, rifornito da una pala gommata, produce materiale per il calcestruzzo. In un altro cantiere, uno dei grader provvede a completare la parte superiore di un argine, mentre un apripista ne lavora le fiancate, costruite con sabbia asciutta mista a pietra frantumata di media spezzatura.

Fabbrica «chiavi in mano» della Savara per la Bulgaria

La Savara, società del gruppo Gilardini (settore componenti) ha recentemente concluso un accordo del valore di cinque milioni di dollari con la Bulgaria. Con questo contratto è prevista la fornitura di macchinari per la produzione di fil-

tri olio e filtri aria in uno stabilimento interamente realizzato dalla Savara a 400 chilometri da Sofia, l'installazione e il collaudo delle linee produttive da parte del personale dell'azienda e l'assistenza tecnica.

Già nel 1969 la Bulgaria aveva ottenuto dalla Savara una licenza con la fornitura per un impianto di produzione di filtri. L'attuale contratto riconferma l'immagine che la società del Gruppo Fiat ha saputo imporre all'estero.

L'alta capacità tecnologica e la qualità dei prodotti sono confermate ulteriormente dalle recenti forniture di filtri olio alla Jaguar e alla Bmw, di pompe benzina alla Citroën. Ma non basta: da tempo la Savara ha concesso licenze alla Spagna per termostati e pompe benzina; licenze per filtri e termostati sono state cedute anche a Jugoslavia, Polonia e altri Paesi dell'Est.

La produzione dell'azienda, in cui lavorano oltre settantotto persone, è molto diversificata. I «punti cardine» sono i filtri (15 milioni di pezzi prodotti annualmente), i termostati (oltre 2,5 milioni), le pompe benzina (1,5 milioni) e i rubinetti per il riscaldamento interno delle vetture (oltre 1,5 milioni di pezzi prodotti). Questi quat-

La Ventana trasporta merci

La Ventana ha recentemente costituito la Divisione Trasporto Merci per fornire alle società del Gruppo Fiat e anche a terzi un servizio completo nel settore del trasporto e della movimentazione delle merci.

La nuova Divisione — nata dall'incorporazione di preesistenti attività Fiat nel settore e dalla fusione con Ventana Cargo — dispone di personale altamente qualificato e di mezzi che consentono di offrire alla clientela un servizio efficiente e razionale, capace di soddisfare qualsiasi richiesta.

La gamma dei servizi va infatti dalle spedizioni (marittime, ferroviarie, stradali, aeree) alla programmazione di trasporti merci e definizione di contratti con amministrazioni ferroviarie, compagnie marittime o aeree, società assicuratrici di trasporto; dall'espletamento di tutte le operazioni doganali

di importazione ed esportazione, incluso il pagamento dei diritti doganali, alle richieste e pratiche per le autorizzazioni nell'interscambio con l'estero; dalle richieste dei rimborsi spettanti per l'esportazione di determinate merci allo stoccaggio e imballaggio delle merci, all'assistenza e consulenza in materia di trasporti e scambi con l'estero.

Nell'economia moderna il problema del trasporto merci ha d'altronde assunto un'importanza notevole, legata all'ampiarità dei mercati e alla sentita richiesta di avere disponibili prima possibile le merci ordinate. Per quanto riguarda la sola Italia, il 70 per cento del traffico è svolto con autocarri o tramite ferrovia, mentre il 20 per cento avviene su vie fluviali o marittime; il rimanente 10 per cento è trasportato con oleodotti.

Assistenza Whitehead per motori fuoribordo

Nel numero scorso «Illustratofiat» ha pubblicato la scheda per partecipare al concorso Whitehead che mette in palio fra tutti i lettori tre motori fuoribordo, e insieme lo speciale listino prezzi «chiavi in mano» che prevede per i dipendenti Fiat lo sconto del 15 per cento sull'intera gamma della casa di Livorno.

Diamo ora l'elenco delle succursali Fiat di tutta Italia in cui si possono acquistare i motori marini della Whitehead Motofides e presso cui ci si può recare per la normale assistenza: ad Alessandria, viale Mas-

bro 20; ad Ancona, corso C. Alberto 87; a Bari, via Oberdan 4/A; a Bologna, via Emilia Levante 8; a Bolzano, corso Italia 42; a Brescia, piazzale Canton Mombello 4; a Cagliari, viale Monastir 100/104; a Catania, viale Messina 623; a Cosenza, strada Statale 19-Rende; a Firenze, via Belfiore 57; a Genova, via Piave 5; a Livorno, viale Petrarca 85; a Milano, corso Meridionale 53; a Novara, viale Giulio Cesare 211; a Padova, via Venezia 13/15; a Palermo, via Imperatore Federico 79; a Parma, via Gramsci 26; a Pavia, via Campari 25/53; a Perugia, via Pallotta 59; a Pescara, via Naz. Adr. Nord 211; a Ravenna, via Trieste 227; a Reggio Calabria, via De Nava 1; a Roma, viale Manzoni 65/67; a Roma Eur, via della Magliana 375; a Sanremo, corso Matuzia 75; a Sassari, via Catalocchino; a Torino, corso Bramante 15; a Trieste, via Campo Marzio 12; a Varese, viale Belfiore 151; a Verona, viale delle Nazioni 10.

Vacanze studio un'idea Ventana

Cominciate qualche anno fa per iniziativa di intraprendenti insegnanti, e circoscritte alla sola Gran Bretagna, le vacanze studio hanno raggiunto livelli tali — sul piano della diffusione, della domanda e dell'offerta — da diventare prodotto appetibile per i giovani di tutte le età.

Sono ormai quattro anni che Ventana porta i giovani — fino a 29 anni — a studiare all'estero.

La formula è quella ormai collaudata del soggiorno in famiglia, in collegio, in residenze, con un'assistenza altamente professionale, anche in zona, tramite i corrispondenti Ventana. Inoltre i soggiorni sono un misto equilibrato di studio e divertimento, di tempo libero e di tempo organizzato.

La maggior parte delle località scelte dalla società Fiat per il turismo è in Gran Bretagna.

Una Ritmo in premio alla regolarità



Si è svolta domenica 1° giugno a Sansicario (Torino) un'insolita ginkana di Ritmo. Nove i concorrenti usciti finalisti da un'iniziativa Fiat che ha coinvolto nove giornali del Nord e Centro Italia, i quali, per una settimana, hanno pubblicato un modulo contenente una decina di domande tecniche sulla Ritmo: chi era in grado di rispondere doveva recarsi presso un concessionario Fiat, ritirare una scheda e spedirla completa alla Fiat. Fra le soluzioni esatte ogni giornale ha poi sorteggiato un vincitore. Nella finalissima della gara di regolarità su pista (quasi un rally: fondo sterrato e una batteria di birilli su cui le Ritmo hanno mostrato freni, cambio e frizione a prova di ogni strapazzo) ha vinto su tutti un bresciano di 33 anni, Salvatore Oliva, rappresentante di liquori che, arrivato in Val di Susa su un'auto presa in prestito, se n'è tornato a casa con una Ritmo 60 tutta sua.

Lavoro giovanile fra dubbi e speranze

Giovani e primo lavoro. Tracciamo un quadro della situazione partendo dai risultati di uno studio del Cnel realizzato su base nazionale e di un altro, della facoltà di sociologia dell'università di Torino, circoscritto al Piemonte e basato sulla pratica di testimonianze di giovani iscritti alle liste di disoccupazione. Dal vivo impressioni, speranze, delusioni e dubbi di studenti torinesi che stanno per lasciare la scuola

di MARIA PIA TORRETTA

Anche se pubblicità e giornali lo descrivono come una realtà unica, compatta, contrapposta a quella degli adulti, oggi il mondo dei giovani è un universo a macchie frantumate in mille sfumature e sfaccettature diverse. Questa mancanza di uniformità è messa in evidenza tutte le volte che si tenta di avvicinare i ragazzi e di analizzare i loro atteggiamenti su qualche tema.

Il lavoro, per esempio: come per religione, famiglia, società non c'è una posizione unica. Accanto ai ragazzi che — tradizionalmente — sperano nel posto sicuro, si collocano quelli che rifiutano l'inserimento come esperienza di vita. In mezzo, «una massa che tenta di adattarsi alle situazioni e si costruisce, si inventa un nuovo modo di lavorare: si mette in cooperativa, apre negozietti, ristoranti, bottigliere», come ha detto Arnaldo Ferraris, del Censis, al convegno «Scuola, formazione professionale e occupazione giovanile in Europa» svoltosi in aprile a Torino. Una delle tante iniziative nate dalla consapevolezza che preparare i giovani al mondo del lavoro è necessario se si vuole che il lavoro, poi, faccia loro posto.

Il Cnel (Centro nazionale economia del lavoro) ha cercato a sua volta di tracciare un quadro della situazione «completa», analizzando le possibilità lavorative degli iscritti alle liste speciali di disoccupazione volute dalla legge 285 «per il lavoro ai giovani». Un'analisi che ha il merito di distinguere i candidati per regione e per titoli di studio e di fare ordine fra i molti luoghi comuni sull'argomento, come quello che vuole l'identità «disoccupazione giovanile» uguale «disoccupazione intellettuale».

Più di un terzo dei ragazzi iscritti in queste liste dispone della sola licenza media o di quella elementare, o neppure di quella. Gli altri due terzi sono composti per metà di laureati e di diplomati

di licei e istituti magistrali e per l'altra metà di licenziati dagli istituti tecnici e professionali e di «qualificati» dei bienni e dei trienni di formazione alla professione.

E ancora è interessante la distinzione fra lauree che avviano alla professione (medicina e materie scientifiche) e lauree «parcheggio» (lettere, giurisprudenza, scienze politiche) che riconfermano fabbriche di disoccupati. Sempre per i laureati il tempo di attesa del posto varia nelle diverse regioni italiane: minore al Nord — da due a tre mesi e mezzo — sale al Centro a cinque e al Sud e nelle isole a otto mesi.

Fra i diplomati si passa da un minimo di tre mesi per i professionali (la cui preparazione specifica facilita la ricerca del lavoro, quando non lo procura addirittura già all'uscita dalla scuola) a un massimo di oltre due anni per i periti, i geometri eccetera, dove i neodiplomati si sommano ai diplomati dell'anno precedente ancora disoccupati.

Per quanto riguarda la distinzione maschi/femmine, la presenza delle ragazze è più numerosa nelle liste delle città settentrionali, segno probabilmente della fatica nel trovare occupazione; diminuisce invece al Sud, tranne che per quanto riguarda le laureate.

Identikit di chi cerca e chi trova

Più o meno mancate nell'intento che si erano proposte, le liste di disoccupazione — ordinarie e speciali — hanno comunque rappresentato un'occasione per catalogare tutti o quasi i giovani alla ricerca della prima occupazione.

A Torino e provincia la facoltà di sociologia ha utilizzato questo involontario censimento per fare, attraverso una serie di interviste, il punto sull'atteggiamento dei ragazzi che non hanno mai lavorato o che sono al primo impiego. Elemento di particolare interesse il tempo trascorso fra l'inserimento nelle liste e l'inizio della ricerca. In questo intervallo di tempo molti degli iscritti hanno ricevuto — e accettato, o rifiutato — una o più domande di lavoro, il che permette un confronto diretto fra «quello che volevano» e «quello che hanno trovato».

Età, sesso, titolo di studio, stato civile, condizioni culturali della famiglia d'origine; e ancora: disponibilità per il tempo pieno o ridotto, per il lavoro manuale, impiegatizio, a domicilio; richieste salariali; preferenze d'orario; modo in cui si è presentata la domanda. Questi e altri dati sono stati raccolti e ri-

dotati a sigla, e la loro lettura offre un panorama allargato della disponibilità al lavoro dei ragazzi d'oggi e, nello stesso tempo, il profilo del giovane che trova facilmente lavoro e di quello che incontra maggiori difficoltà.

Che cosa offre il mercato

Vediamo innanzi tutto che cosa è stato proposto ai giovani piemontesi. E' necessario distinguere fra maschi e femmine: ai primi sono stati offerti lavori tecnici e impiegatizi qualificati e lavori manuali non generici, mentre alle altre sono stati assegnati lavori non qualificati e intellettuali.

Più del 60 per cento delle proposte proviene dal settore terziario: l'amministrazione pubblica fa la parte del leone, seguita dal commercio, da banche, società di assicurazione, uffici pubblicitari. L'industria è presente solo con un terzo di offerte, ma risulta aver assunto per oltre un quarto delle richieste. Un quarto delle proposte riguarda lavoro «nero», gli altri tre quarti sono invece di tipo regolare e continuativo, molti a tempo indeterminato (il 40 per cento); più della metà non qualificati.

Le attività «preferite» e «accettate»

E vediamo ora quali sono le attività «preferite» e quelle «accettate». Una prima distinzione va fatta tenendo conto del titolo di studio: i giovani sono tutti ben consapevoli del peso almeno teorico della scolarità e nella scelta del lavoro, come nei

riguardi dello stipendio, hanno pretese diverse a seconda del numero di anni trascorsi a studiare. I primi sono i laureati, seguiti dagli studenti universitari. A loro è riservato il lavoro «intellettuale»: il più ambito ma anche il più raro.

Poi dobbiamo distinguere in base al sesso. I ragazzi cercano il lavoro manuale qualificato (40 per cento): tecnico industriale, operaio specializzato (e, ancora, scendendo dal preferito all'accettato, il lavoro manuale nell'industria e nell'agricoltura, e ancora bidello, postino eccetera, incarichi di scarso impegno ma abbastanza «liberi»). Le ragazze invece mostrano una preferenza assoluta per l'attività di impiegata, seguita dall'insegnamento. Nei lavori manuali i più graditi sono quelli di tipo domestico: mense, pulizie.

Anatomia del lavoro rifiutato

Anche l'esame delle proposte rifiutate è interessante, perché capovolgendone i caratteri abbiamo un'indicazione abbastanza precisa di quello che i giovani si aspettano.

Il fattore denaro, per esempio, non sembra determinante. Anche se in percentuale il salario delle attività rifiutate è inferiore del 10 per cento rispetto a quello delle attività accettate, solo il 36 per cento dei ragazzi che hanno detto «no» hanno saputo indicare la cifra che era stata loro offerta. Gli altri non l'avevano nemmeno chiesta (nella pratica, però, evidentemente si diventa più esigenti: infatti un quinto di quelli che lavorano e che non sono contenti del posto si lamentano perché i soldi sono troppo pochi).

La distanza è invece un

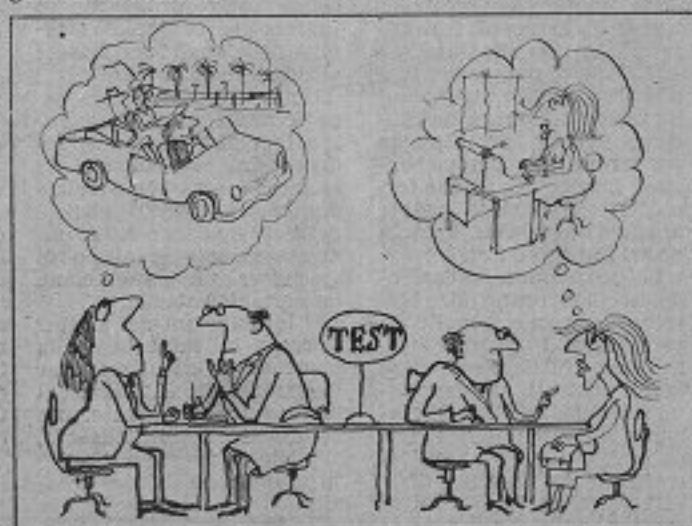
elemento senz'altro determinante: i lavori accettati richiedono un tempo medio di spostamento inferiore a un quarto d'ora. E ancora: provengono più spesso dalle industrie che non dall'amministrazione pubblica (per inciso, ricerche comparate Nord-Sud mostrano nelle regioni settentrionali un netto rifiuto del posto statale che invece nel Mezzogiorno è ancora l'ideale di molti ragazzi).

Disoccupati che dicono «No grazie»

Piuttosto si potrebbe dire che, oltre al lavoro che non va, c'è la persona che non va per nessun lavoro. Fra i disoccupati sia al tempo dell'iscrizione nelle liste sia più tardi durante le interviste c'è un gruppo con una «carriera» frammentaria che si mantiene ai margini del mercato del lavoro: il 7,4 per cento del totale. Fra questi ci sono i ragazzi che hanno deciso di rimettersi a studiare, quelli che aspettano «un certo impiego preciso, ma anche gli «scoraggiati» e gli «schizzinosi» (il 5 per cento) che non trovano niente che piaccia loro. Fanno evidentemente parte di quella schiera senza numero o indicazione precisa (c'è chi parla addirittura di due milioni di «no» in tutto il Paese, ma la cifra non trova da nessuna parte conferme o smentite) che rifiuta il lavoro comunque sia.

Chi non accetta 36-40 ore

Come abbiamo già detto, c'è un 11 per cento che rifiuta le 36-40 ore del tempo pieno. Sono in genere le donne





Parlano gli studenti

che devono pensare ai figli e chi ha motivi di salute o di studio. E ancora: chi vuole più tempo per sé ed i suoi interessi, che il lavoro gli piaccia o no, e chi invece, proprio perché il lavoro non gli piace, chiede che almeno non lo impegni tutto il giorno (o tutti i giorni: perché, per quanto riguarda la distribuzione delle ore, le scelte spaziano fra i tre-quattro giorni alla settimana, concentrandosi nei mesi di maggio e giugno, o su 12, e i sei giorni molto diluiti per tutto l'anno).

Degli altri, c'è un 60 per cento che accetta tutto ma, potendo, preferisce un lavoro regolare a tempo pieno. Il terzo rimanente non sa che farsene delle 20 ore del part-time.

Due ritratti (e in mezzo gli altri...)

Radunando tutti i dati e mettendoli nel calcolatore, si può tirar fuori il ritratto della persona che trova facilmente lavoro e, all'opposto, di quella che non è certo avvantaggiata dalle sue condizioni socio-familiari. Il primo è maschio, nato a Torino, ha 25 anni, esperienza di lavoro intellettuale ma precario (per esempio supplenze), ha preferenza per un'attività non manuale e viene da una famiglia di buone condizioni economiche e culturali.

Al lato opposto troviamo: donna nata al Sud, 21 anni, sposata con figli, nessuna esperienza di lavoro e nessuna qualifica, disposta a compiti non di impiegata, ma non a tempo pieno.

Queste sono le due posizioni estreme. In mezzo, tutti gli altri. E' interessante notare che, nella media, le donne piemontesi non risentono della condizione di svantaggio tipica delle donne in tutto il Paese.

Torino, via Avogadro 21, ore 13. Escono le ragazze dell'istituto professionale «Paolo Boselli» (durata dei corsi 2 e 3 anni, due indirizzi: segretariato d'azienda e contabilità).

CLAUDIA SANZONE
17 anni ad ottobre

Ha un sogno: diventare estetista. «A chi non piace fantascienza? Però la realtà è che fra un mese — se sarò promossa — mi ritroverò in tasca un diploma senza valore. L'università non mi interessa: quattro anni prima di guadagnare sono troppi. Non mi va più di dipendere dai miei, desidero essere indipendente. Ho già deciso: prendo il primo lavoro che trovo, così rompo il ghiaccio; poi si vedrà. Ci sono i concorsi e se proprio mi andasse male, due anni in più (quanto ci vuole per il diploma di analista contabile) non sono una tragedia».

PAOLA CASAMICA
17 anni

«La mia aspirazione è la banca: impiego sicuro, 16 mensilità, stipendio alto e subito. Ho scelto contabilità perché dura solo tre anni ed io avevo fretta di rendermi indipendente, di avere dei soldi miei. Per adesso dovrò arrangiarmi con quello che capita: la scuola prepara poco e male (ad esempio niente corsi integrativi in materia amministrativa): si esce impreparati perché non esiste legame concreto con il mondo del lavoro. Al massimo una visita occasionale in qualche azienda pilota e poi tutto rimane come prima».

Via Montecuccoli 12, qualche minuto dopo le 13. Folla di ragazzi e ragazze davanti all'istituto tecnico «Quintino Sella».

LAURA AUDISIO
19 anni (ultimo anno)

«Non mi faccio illusioni: lavoro uguale a miraggio. La scuola funziona solo in teoria. Quest'anno è andata ancora peggio col continuo bal-

lzo di supplenti senza esperienza. Quelli di ruolo almeno ci insegnano un po' di tecnica bancaria. Farò come gli altri nella stessa mia situazione: uno di quei lavori precari, che vanno e vengono, tipo baby-sitter, commessa. Se ci penso mi viene rabbia. Almeno avessi scelto le magistrali».

MARINO FERMI
19 anni (ultimo anno)

«Non ho certo scelto il tecnico per convinzione: l'avevo fatto mia sorella, mi sembrava naturale che lo facessi anch'io. Non sono stato né bene né male: un tran tran accettabile. Adesso sono cambiato: mi piacciono gli studi classici, mi iscriverò a lettere. Sono fra quelli fortunati perché un lavoro l'ho già, maschera in teatro. Spero di rimanere nel giro, di progredire, di occuparmi di contabilità».

RAFFAELLA SIBIO
19 anni (ultimo anno)

«Che la scuola vada malissimo è vero. Escono spesso periti commerciali e ragionieri senza alcuna preparazione tecnica. Ma la colpa è anche nostra: questo lavoro sì, quest'altro no, ci comportiamo come potessimo scegliere. Risultato: dove possibilità di impiego esistono (ad esempio nelle strutture sanitarie come infermieri o assistenti sociali) le lasciamo cadere. L'obiettivo massimo è la banca: il sogno dei miei genitori. Ma io gli ho risposto picche. Farò l'università: lettere, indirizzo psicologico. Per me il contatto con gli altri è tutto. Da anni in estate faccio l'assistente nelle colonie marine».

Corso San Maurizio 8, le 13.20. Gruppetti di studenti sciamano dall'istituto tecnico industriale «Amedeo Avogadro».

PIETRO ROGERO
19 anni (ultimo anno)

«Sono stati cinque anni sprecati: periti elettronici solo sulla carta. Si fa tanta

teoria ma poca pratica; con impianti male attrezzati si raggiunge solo un basso livello di manualità. Così, una volta fuori dalla scuola, occorre ripartire da zero e cercarsi una ditta privata per fare esperienza. Una specie di apprendistato, duro, pagato male, ma almeno impari sul serio. Altrimenti nessuno ti prende».

PIETRO DI PISTO
19 anni (ultimo anno)

«Si fa troppo poca pratica. Si le ore di officina le facciamo ma a che servono se le macchine sono guaste e mancano le attrezzature? Ti imbottiscono di nozioni con la conseguenza che quando esci di qui non sai costruire neppure un impianto fra i più semplici. Ogni tanto ti danno il contenuto: allora tutti assieme si va a visitare una centrale elettrica o un'acciaieria. Per qualche ora ci lustriamo gli occhi e poi, via, si ritorna nella nostra vecchia scuola. Se potessi tornare indietro, farei il lattoniere o l'idraulico: altro che scuola! Loro in poche ore e con poca fatica, guadagnano quello che vogliamo».

PASQUALE DE SIMONE
19 anni (frequenta l'ultimo anno)

«Per noi vale, capovolto, il passo dantesco "Lasciate ogni speranza voi che entrate...". Di una cosa si è sicuri uscendo di qui: di non trovare il lavoro per cui si è tanto studiato. La colpa è della scuola, che non prepara professionalmente, che ha programmi nozionistici e superati: la storia, tanto per dire, s'interrompe al 1930. Da un anno sono iscritto al collocamento. In tutto questo tempo ho ricevuto soltanto offerte di lavoro a tempo determinato: come addetto alle pulizie, in sostituzione di donne assenti per gravidanza e anche come muratore, quando il mercato tira. Finora non ho accettato ma se la disperazione cresce...».

SOLE MARE PULITO

Trascorri in Sardegna le tue Vacanze e l'Week-End in località di incomparabile bellezza, collegate via aerea e mare con il mondo.

Affittiamo e Vendiamo

- appartamenti varie grandezze;
- possibilità Mutuo fino al 75%;
- è interessante anche come Investimento Immobiliare;
- assicuriamo cura Servizi.

TORTOLI ARBATAX

Appartamenti da 60/80 metri quadri cadauno, nella Costa Orientale della Sardegna, a 300 m. dal Porto di Arbatax, per gli amanti della Nautica, ed a 200 m. dalla spiaggia del limpidissimo e azzurro mare dell'Ogliastra, nel nuovo complesso residenziale di Porto Frailis. Consegna: LUGLIO.

PORTO ROTONDO/OLBIA

Ville bifamiliari con terrazza e giardino, quasi pronta consegna, appartamenti da 120/130 mq. cadauno.

PORTO CERVO/ARZACHENA

Villa arredata, servizi condominiali, piscina, etc. LIBERA SUBITO. Se in vendita, affittasi per stagione estiva.

COSTA ROMANTICA/OLBIA

VENDESI, in complesso immobiliare, 185 unità unifamiliari da 40/50 mq. cad., a prezzi convenienti. Dista 14 km. da Olbia - 10 km. dall'aeroporto internazionale di Olbia/Costa Smeralda - e 27 km. dallo scalo marittimo di Golfo Aranci.



In allestimento centro alberghiero con 310 posti letto, ristorante a mare con pizzeria, night, campi da gioco per tennis, minigolf, etc., piccolo imbarcadere per imbarcazioni leggere.

AFFITTANSI, per stagione estiva, 50 alloggi 50 mq. cad., arredati, pronta consegna.

PER INFORMAZIONI E VENDITE



09100 Cagliari - Via Crispi 19 - tel. 070/663646
08100 Napoli - Via L. da Vinci 40 - tel. 081/311176
00185 Roma - Via E. Turati 86 - tel. 06/734515
20122 Milano - Via Durini 5 - tel. 02/701896
10128 Torino - C.so Turati 19/bis - tel. 011/503555

CENTROSERVIZI: ROMA - Via Cola di Rienzo 11 - tel. 06/311245

AGENZIE IN TUTTA ITALIA

Importazione Diretta



il segreto della nostra grande convenienza.

Grande convenienza per l'assortimento, il più vasto d'Italia.

Grande convenienza per i pagamenti. Tutti i tappeti sono acquistabili con la esclusiva formula C.I.T.O. "Comprati in contanti, paghi a rate" cioè comode dilazioni senza aumento di prezzo e senza cambiali.

Pregliera Kashmir cm. 90 x 60 ca. L. 50.000	Samarkanda cm. 280 x 180 ca. L. 600.000
Tapp. Persiani cm. 200 x 150 ca. L. 280.000	Shiraz cm. 280 x 180 ca. L. 650.000
Bukhara Kashmir cm. 280 x 180 ca. L. 450.000	Kashan fine cm. 300 x 200 ca. L. 1.950.000



CENTRO IMPORTAZIONE TAPPETI ORIENTALI

Nuovo punto vendita in Santa Rita

Torino, via Lagrange 10
tel. 519.665

Torino, via Tripoli 38
tel. 355.515

Dove comincia il risparmio

di ANNA ROSA GALLESIO

Spendere meno nell'alimentazione

C'è una scienza poco praticata in Italia. Si chiama «educazione del consumatore». Abbiamo cercato esperti di questa materia e li abbiamo intervistati. Sono l'igienista professor Giuseppe Turletti, ufficiale sanitario del Comune di Torino ed il professor Carlo Savore, direttore dell'Iscom, Istituto di ricerche e studi sui problemi del commercio. In un'incorniciatura a parte pubblichiamo anche un articolo dell'economista dottor Roberto Fasano dirigente della Camera di commercio sul controllo dei prezzi.

Parla l'igienista. Al professor Turletti abbiamo fatto questa domanda: E' possibile spendere meno a tavola senza danno per la salute? La risposta è stata: «E' possibile spendere meno a tavola con vantaggio per la salute».

Le nostre abitudini alimentari non sono corrette. L'igienista ha messo in risalto alcuni errori suddividendoli per gruppi di alimenti. **Frutta e verdura.** Ci lasciamo tentare dalle primizie che sono sempre meno nutrienti dei prodotti di stagione. Si differenziano da questi soltanto per un particolare: costano molto di più.

Il professor Turletti ha fatto un esempio che vale per molta altra merce. Ha detto: «Ci sono mele grosse e mele piccole. Le grosse arrivano quasi sempre da lontano e comunque sono state sottoposte ad un lavoro di cernita che ha il suo prezzo. Le mele piccole sono quelle locali che il produttore offre sul posto perché fanno meno buona figura. Però sono mele come le altre, talvolta persino più gustose avendo avuto tutto il tempo di maturare sulla pianta. Il loro prezzo è sensibilmente inferiore».

Frullate, grattugiate od a fettine condite con un po' di limone e zucchero le mele piccole vanno benissimo anche per i bambini piccoli. Non è assolutamente necessario spendere soldi nelle banane.

Altro gruppo di alimenti: i grassi. Le abitudini, spesso sollecitate dalla pubblicità, hanno condizionato il nostro stomaco. Questione del prezzo a parte, l'igienista non crede che «l'olio di semi abbia caratteristiche più salutari dell'olio d'oliva», tra i vari condimenti ce n'è uno che costa poco e sta timidamente ricomparendo in alcuni negozi. E' lo strutto di cui, noi che siamo profani, parliamo come di un grasso particolarmente pesante. Ma non è vero. Il professore ci ha spiegato che il nostro corpo si adegua alle tradizioni alimentari e crea degli equilibri che si riflettono anche sull'apparato digerente.

— E il pericolo del colesterolo? «Se l'organismo è predisposto lo fabbrica qualunque cosa si mangi. Noi guardiamo ai grassi e non teniamo conto di altre sostanze, come ad esempio gli zuccheri». Il capitolo grassi si può chiudere con una osservazione: «Non è la qualità che conta, ma la quantità». Nei grassi non si deve esagerare. Per dare sapore ai cibi se ne può benissimo sostituire una parte con una puntina di estratto di carne od un pezzo di dado.

Pasta e pane. Noi italiani abbiamo la tendenza a consumare molti farinacei. E' vero; un piatto di pasta, oltre ad essere squisito con quei condimenti che sappiamo fare solo noi, è anche economico. Ma non è saggio eccedere. Diverso il discorso del pane. Lo vogliamo condito ed è male. E' senza dubbio più sano il pane comune.

E' difficile controllare i prezzi

E' possibile controllare i prezzi? Da come stanno andando le cose in Italia si direbbe proprio di no. Se i prezzi al consumo continuano a salire come nel mese di gennaio (+3,3 per cento) a fine anno l'inflazione sarà del 40%. E' evidente che così non si può andare avanti e bisogna cominciare a fare qualcosa per difendere i consumatori, ma cosa?

Anzitutto è notorio che basta girare dieci negozi per trovare la stessa bottiglia d'olio a dieci prezzi diversi. La prima cosa da fare sarebbe quindi fare apporre per legge su ogni prodotto data di produzione e prezzo così da evitare sovrapposizioni di cartellini prezzi; si otterrebbe un doppio scopo, precisare oltre il prezzo la data di produzione e, quindi, di evitare che gli stocks di prodotti inseriti in precedenza sul mercato a prezzi mino-

ri vengano venduti all'ultimo prezzo massimo.

Un'altra iniziativa utile per frenare i prezzi sono le campagne di orientamento dei consumatori. Di recente la Camera di Commercio di Torino ha svolto un convegno in merito, ma la miglior cosa sarebbe una azione combinata Camera di commercio-stampa per indirizzare la domanda dei consumatori sui prodotti meno cari: il calo della richiesta sui prodotti più cari determinerebbe automaticamente una flessione dei prezzi.

Si è visto il caso del parmigiano reggiano che, dopo aver raggiunto prezzi astronomici, non si vende più e viene ritirato dall'azienda di Stato per interventi nel mercato agricolo a 5400 lire. In questo caso il consumatore si è orientato per forza, dato il prezzo, su altri prodotti quali il grana padano, ecc.

La difesa dei nostri soldi incomincia nei negozi. «illustratofiat» di marzo ha affrontato il tema del risparmio. In questo numero facciamo un passo indietro e ci chiediamo: è ancora possibile risparmiare sul bilancio mensile della famiglia?

In passato l'Ocse (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) aveva condotto uno studio sull'andamento dell'inflazione e la situazione dei prezzi in alcuni fra i maggiori Paesi europei. I risultati dell'inchiesta si possono riassumere in otto punti:

1) il blocco dei prezzi è una misura di politica economica ben accetta e spesso popolare fra i consumatori;

2) le misure di controllo possono essere mantenute solo per brevi periodi (tre o, al massimo, sei mesi);

3) il blocco in particolare ferma la spirale prezzi-salari;

4) il blocco è efficace in caso di pericolo di svalutazione monetaria o di modifica del sistema fiscale indiretto;

5) alcuni Paesi hanno adottato un sistema di controllo attenuato in pe-

riodi normali ma suscettibile di rapidi e incisivi interventi in caso di bisogno;

6) il controllo dei prezzi può avere influenza sulla determinazione dei salari quando esista un sistema di indicizzazione delle retribuzioni del lavoro dipendente o quando contribuisca a distendere il clima delle contrattazioni sindacali;

7) un dispositivo permanente del controllo dei prezzi può essere un mezzo per far partecipare imprenditori e sindacati alla determinazione delle politiche economiche e sociali;

8) in altri casi, infine, un controllo dei prezzi può essere utilizzato come mezzo per operare riforme strutturali e assicurare un'utilizzazione più razionale delle risorse.

Roberto Fasano Economista

tre ad essere squisito con quei condimenti che sappiamo fare solo noi, è anche economico. Ma non è saggio eccedere. Diverso il discorso del pane. Lo vogliamo condito ed è male. E' senza dubbio più sano il pane comune.

Le carni e il pesce offrono all'igienista molti argomenti di accusa contro i consumatori. La carne preferita è quella di vitello e vogliamo bestie giovani che costano di più e nutrono meno. Inoltre, cerchiamo le parti pregiate anche perché sono quelle che si cucinano più in fretta. Scartiamo il maiale, a prezzi inferiori, denso di valori nutritivi. Il pollo, un tempo cibo dei ricchi, oggi è un animale economico come il tacchino, ambedue carni ottime. Quando li comperiamo vogliamo il petto e scartiamo le altre parti altrettanto

nobili e meno costose.

E' vero; oggi si ha poco tempo di cucinare perché lavorano fuori casa anche le donne. Ma la tecnica moderna ci offre un aiuto prezioso: la pentola a pressione, che fa anche risparmiare combustibile. Nella pentola

a pressione un risotto si fa in otto minuti, un pollo alla cacciatora in venti, un arrosto di maiale in ventitré. Nella pentola a pressione si cucina in fretta anche il pesce: trenta minuti i calamari in umido, venticinque le seppie, trentacinque lo stoccafisso.

A proposito del pesce l'igienista dà due consigli: consumare merluzzo che ha un alto valore nutritivo, quando e dove c'è preferire il pesce blu. Dal punto di vista della nutrizione «va benissimo anche il pesce congelato».

L'insidia dei costi ombra

Sono proprio tutti d'accordo nel criticare il nostro modo di spendere. L'igienista pensa soprattutto alla salute. L'economista al borsellino. Ma ambedue insistono sulla necessità di «educare il consumatore».

«Quando si va a comperare — dice il professor Carlo Savore, direttore dell'Istituto di studi e ricerche sui problemi del commercio — è opportuno fare la lista della spesa». Secondo alcune indagini risulta che andando a caso nei negozi e nei supermercati, si acquista un 20-30 per cento di merce superflua.

Nel fare i conti l'economista parla di «costi ombra» cui nessuno pensa. Sono quelli che sosteniamo quando facciamo lunghi spostamenti alla ricerca di merce che troveremo a pochi passi da casa. Costi di trasporto, di fatica e anche sciupio di tempo libero che potrebbe essere meglio impiegato in attività culturali o sociali a sollievo dello spirito, il quale vuole la sua parte. Perché ci spostiamo per i nostri acquisti? Non è certo un capriccio; siamo convinti di agire con saggezza comperando a prezzi ridotti.

Nella scelta delle confezioni siamo invitati a dare la preferenza a quelle grosse. Naturalmente quando si tratta di generi non deperibili o quando siamo in grado di conservarli a lungo. Il discorso vale soprattutto per alcune merci: riso, pasta, zucchero, detersivi vari. Ad esempio, potremmo contribuire a un contenimento dei prezzi dei generi alimentari rinunciando ad ampie scelte. Ci spieghiamo. In Italia si reclamizzano varie pezzature e qualità di piselli e fagioli adatti ai diversi piatti perché c'è chi li vuole piccoli, medi o grossi, chi li preferisce molto teneri e chi li apprezza croccanti. All'estero la scelta è più ridotta e si rimedia con la cottura rapida o prolungata secondo le qualità. E' un discorso che si potrebbe allargare. Meno scelta significa minore dispersione di costi. Il commerciante può fare acquisti più consistenti e tenere basso il prezzo.

Su tre punti il medico e l'economista dicono la stessa cosa. Sia l'uno che l'altro sconsigliano le primizie di frutta e verdura. Sono contrari ai prodotti esteri; il medico perché non hanno

un valore nutritivo apprezzabile, l'economista perché costano troppo. A proposito della carne deplorano che il consumatore si orienti su quella bovina trascurando maiale, polli, tacchini, conigli. L'economista aggiunge che per quanto si riferisce alla carne bovina una notevole quantità arriva dall'estero.

E le offerte speciali? Da parte del commerciante sono un fatto propagandistico, è vero; però dal punto di vista del consumatore si deve riconoscere che con questo tipo di vendite si praticano prezzi inferiori. Sono invece da guardare con sospetto i prodotti abbinati. Non illudiamoci, non si tratta mai di regali. Se a un detersivo è unito un pezzo di sapone, in qualche modo quel sapone si paga e spesso la qualità del «regalino» è scadente.

In tema di detersivi ed altri analoghi prodotti per la casa è saggio fare molta attenzione a ciò che scatole, fustini e bombole contengono. Può anche darsi che si paghi a caro prezzo un prodotto poco pregiato soltanto perché alla confezione è stato aggiunto un correttivo.

IL gruppo uno

RG5700

Autoradio stereo a 2 gamme d'onda AM/FM stereo.

- con riproduttore stereo di nastri a cassette op. autoriverse
- potenza d'uscita 7W x 2 (4)
- W & F: 0,2% WRMS
- alimentazione, batteria auto 12V.

da L. 72.000

RG5500

Autoradio stereo a 3 gamme d'onda FM/FM stereo MW/LM

- con riproduzione stereo di nastri a cassette
- potenza d'uscita 16W
- sistema di memoria stazioni radio per 5 stazioni ogni lunghezza d'onda
- sistema di ricerca automatica cassette (APSS)
- scale in sintonia digitale con orologi al quarzo.

da L. 280.000

Impianti Hi-Fi con Rack 30 watt da L. 460.000
60 watt da L. 1.200.000

IL gruppo uno

LA NASTROTECA

PER GLI AMANTI DELLA MUSICA CLASSICA
LEGGERA - POP - ROCK - COUNTRY
JAZZ - REGGAE - OPERISTICA

Sconti speciali ai dipendenti

DISCHI LP	L. 8000	7500
"	"	3900
NASTRI AP	"	8000
"	"	3900
CLASSICO AP	"	9000
"	"	3900

Corso F. Turati 43 bis - Tel. 503.763

Vivere oggi

Coppia sì, coppia no

Questo mese la pagina sulla famiglia la scrivono i lettori. Una psicologa esperta di psicoterapia, la dottoressa Pizzini, analizza alcuni dei problemi messi in luce dalle lettere che abbiamo ricevuto

Le pagine del «vivere oggi» dedicate ai matrimoni in crisi («Non capirsi più fra sposi», aprile '80) e alle persone sole perché non sposate («Non sposarsi: una scelta oppure no?», maggio '80) hanno portato alla redazione di «illustratofiat» molte lettere: sfoghi, commenti, critiche. C'è chi vuole raccontare la sua storia, chi chiede consiglio. C'è chi ci accusa di essere lamentosi e troppo pessimisti e di scegliere comunque per le nostre interviste solo casi infelici, e gente «che non va». Mentre, dicono, ci sono tante persone «normali»: normalmente sposate, normalmente serene, che vanno d'accordo con il marito o la moglie.

Più d'una delle tante lettere ricevute sull'argomento matrimoni (felici, infelici) e sulla solitudine chiede di non cestinare, di non ridurre troppo, di pubblicare il più possibile integrali queste testimonianze «che — scrive la moglie di un dipendente — interessano molte persone e nello stesso tempo possono far capire quanto male ci facciamo fra di noi». Alla voce dei lettori dedichiamo perciò il «vivere oggi» di giugno.

George Segal e Natalie Wood, «l'ultima coppia sposata» di un provocatorio film americano

E' facile vivere insieme

L'altra sera, rientrando a casa dal lavoro, valutazioni diverse fra me e mia moglie sul comportamento di nostra figlia di quattro anni hanno originato un vivace scambio di opinioni. Dopo lo sfogo ci siamo resi conto che il nostro comportamento non era stato affatto bello. Il finale si è concluso a letto.

Scrivo tutto questo per controverare in un certo senso il pessimismo evidente nelle pagine da qualche tempo dedicate alle esperienze di vita quotidiana. Molti sono i contenti tra gli sposati, ma al contrario degli insoddisfatti non lo gridano «ai quattro venti». Noi siamo coniugati da alcuni anni e dopo un bisticcio abbiamo fatto la pace sempre prima di addormentarci.

Pur avendo talora opinioni diverse (per fortuna nostra!), riteniamo che il nostro amore dipenda dalla nostra capacità di farlo crescere, di amarci, capirci, soffrire e, perché no?, bisticciare insieme.

Non ci sentiamo angeli ma persone come tutte le altre, con gli stessi problemi di lavoro, cibo, vestiario, vita. Forse però una «ricetta» c'è: credere e amare veramente l'altro, cioè volere il suo bene e non il proprio... (L.B.)

«Provate a parlare dei normali»

Ho letto gli articoli dedicati ai problemi della vita d'oggi e ho notato una forte dose di pessimismo: figli scomodi, fallimenti matrimoniali, incomprensione fra coniugi. Sono sposato da diversi anni e ho due figli. A casa nostra ci sono stati e ci saranno anche momenti con problemi e bisticci fra me e mia moglie: non siamo quindi santi, però sulla base della mia esperienza matrimoniale dico che, se si vuole, gran parte dei problemi possono essere risolti senza rotture.

L'andamento della vita a due dipende dalla buona volontà e dall'affetto di en-

trambi, che deve essere superiore a eventuali contrasti passeggeri. D'accordo che solo la cronaca nera fa notizia, ma perché non parlare con qualche sposato contento di essere sposato e di voler sempre bene a sua moglie? Che cosa ve ne pare? un operaio di Mirafiori

Ci scrive una moglie tradita

Ho letto tante volte la lettera di quella signora che ha scritto che suo marito la odia (in realtà non so chi dei due odia più l'altro); quella lettera rispecchia tutta la realtà di quello che succede oggi nelle famiglie.

Vorrei dire a questa signora: tutti i mariti sono gentili con le altre, mi riferisco al suo collega di lavoro, e non ci vuole molto a capire il resto. Quel signore quando ritorna a casa sarà peggio di tutti, povera moglie che attende con ansia un suo bacio e non sa che il suo uomo sta ancora sognando le otto ore trascorse insieme alla non noiosa collega di lavoro.

Io mi chiedo, insieme a tante altre donne e uomini: come mai questa epidemia di matrimoni falliti? Il perché, forse, è semplice: la donna prima e alla disperata ricerca di un lavoro, poi viene la libertà, i primi permessi, le confidenze, le parole troppo spinte e infine l'amore.

Voglio anch'io dire qualcosa di mio, anche se sono solo la moglie di un dipendente Fiat. Nell'ufficio in cui lavoro siamo tutte donne, perciò io non torno a casa con la testa fra le nuvole. Sono una donna con un infinito bisogno di affetto.

Ma tutto questo mi è negato proprio grazie a tutti i sorrisi e gentilezze che si offrono come foglie al vento. Mio marito dal lunedì al venerdì ha fretta di andare a lavorare (ma non certo per il lavoro). Sabato e domenica sempre dormire e dormire: non si può parlare altrimenti si finisce per bisticciare, e così piano piano tutti i problemi si accumulano sulle mie spalle, e tutto il bisogno di carezze, di amore, finiscono nel mio cassetto dei sogni. (lettera firmata)

Che cosa ne pensa una psicologa

Dai cartelloni appesi ai muri un uomo e una donna sorridono, vestiti di un unico maglione con la scritta «Esemplari in estinzione». Sono i protagonisti di un recente film americano, storia di un matrimonio che resiste in mezzo allo sfascio di tutti gli altri. E' una storia un po' paradossale, e che sia stata realizzata per lo schermo è segno dei tempi: qualche anno fa, per esempio, il pubblico sarebbe stato meno sensibile, meno pronto a capirla. Ma ora, che il matrimonio sia in crisi è opinione comune, e ci si può tranquillamente scherzare sopra. Sentiamo però anche il parere di un'esperta, la dottoressa Ambretta Pizzini, consulente familiare e psicoterapeuta.

«Periodi di crisi e difficoltà capitano alla gente sposata come a chiunque — dice la dottoressa Pizzini —. Chi sostiene di non averne, è perché teme di doverli affrontare. In fondo il problema non è avere problemi (che possono anche essere positivi, in quanto aiutano la coppia a crescere), ma non riuscire a riconoscerli».

Detto questo, nella vita di un matrimonio esiste tutta una serie di «possibili» occasioni di crisi, passaggi obbligati che possono essere superati senza traumi o invece costituire un grosso ostacolo: dalla luna di miele, alla nascita del primo figlio (o alla scoperta di non poterne avere), alla morte di una persona di famiglia.

«E poi c'è l'adolescenza dei figli — continua Ambretta Pizzini — vero e proprio momento della verità per i genitori che se da un lato devono accettarli come diversi e adulti, dall'altro si trovano riproposti tutti i problemi della loro coppia, senza terze persone. Per questo ci sono unioni che dopo i cinquant'anni rifioriscono e altre che esistono ormai solo formalmente, senza dialogo, senza nulla in comune. Il marito ha perso forse l'abitudine a stare in casa; la moglie, ora che non ha più bambini cui badare, cerca spesso il lavoro che non ha avuto prima. Anche questo contribuisce ad allontanarli perché i modi in cui la coppia si era strutturata vanno adattati alla nuova situazione e modificati».

Se ci siamo soffermati sulla crisi della coppia di mezz'età è perché quello che le capita rispecchia situazioni e problemi comuni a molti matrimoni in questi anni in cui la scelta o l'obbligo del lavoro è una condizione generalizzata per la donna. Ecco che allora lei non si riconosce più nel ruolo di sempre, di sottomessa che sta in casa, si occupa dei figli e conosce il mondo attraverso gli occhi del marito. Ora si accorge che ci sono altre idee, oltre alle sue, altre persone e altri caratteri e non se la sente più di dipendere da lui, che a sua volta da sempre vede in lei la madre dei suoi figli e si sente «il capo». E ora non la riconosce più.

E ancora alle donne moderne riporta la lettera dell'uomo che non trova moglie. «Sono molti gli uomini che non riescono a comporre nella loro mente un'immagine unica della donna e la vedono solo o «madre» o «amante». Oggi poi la donna «liberata» dal movimento femminista nel tentativo di appropriarsi di tutti gli aspetti di sé, è anche più sessualizzata. Lei, che prima doveva essere conquistata, ora cerca, sceglie. E l'uomo, che ha già in sé questi problemi, spesso ne ha paura. Gli sembra di vedere intorno solo donne poco serie che non può fare a meno di disprezzare. Tocca alle donne, forse, ricomporre un'immagine completa del proprio modo di essere, e indicare che, se sono libere, non per questo sono disponibili per tutti».

Femminismo fuori moda e noioso

Ho letto di quelle donne che non si sposano «perché gli uomini sono moderni solo prima», e l'esperta che dice: sposatevi pure, tanto mal che vada avrete almeno la soddisfazione (bella soddisfazione!) di dare dello schiavista al marito. Manco a farlo apposta, è una donna anche lei.

Altre volte avevo letto lamentele di mogli contro i mariti che non parlano e sono villani. Questa vostra pagina sulla famiglia è una iagna. Sempre e solo donne che si lamentano. Sono una donna anch'io, ma questo femminismo noioso e fuori moda mi dà fastidio. (lettera firmata)

Senza amore senza sesso è solitudine

L'articolo sulla gente che non riesce a sposarsi mi è sembrato interessante per l'argomento, ma trovo che avete scelto per le interviste tutte persone un po' strane. I problemi di cui parlano ci saranno anche, ma non credo che siano in molti ad averli. Le donne sole si preoccupano più per la loro solitudine che per quello che dice la gente del fatto che sono giovani, carine... e sole.

Una donna non sposata se vive in famiglia ha i genitori che la opprimono e la trattano come una ragazzina. Se sta per conto suo paga la libertà con economie strettissime se no non arriva a fine mese e come compagna ha il gatto o la televisione. Solitudine vuol dire soprattutto solitudine di amore e di sesso. Voi di questo non avete parlato. (una donna)

Il guaio di piacere alle donne

Ho 35 anni, non sono sposato e vorrei esserlo, ma non trovo moglie. Non sono però il solito ragazzo timido che non conosce nessuno. Amiche ne ho un sacco e con le donne non ho nessun

problema: loro piacciono a me e io, in genere, piaccio a loro. Perfino troppo. Ce ne fosse una che dice no. Invece sono tutte conquiste così facili che alla fine mi viene il sospetto che non sia tutto merito mio. Perché non credo di essere tanto irresistibile.

Così passa il tempo e non mi sposo, perché uno non può mica sposare quelle che si buttano addosso al primo che passa. Io cerco una brava ragazza che non pensi solo al sesso ma nemmeno frigida, che abbia le sue idee ma mi dia anche retta. E poi soprattutto dolce. Le ragazze che si vedono in giro, tranne le giovanissime, sotto la scorza dei sorrisi sono fatte di ferro.

Voglio dire questo: forse una volta le donne avevano paura di rimanere zitelle, ma adesso no. Sarà perché quelle sposate gli hanno riempito la testa ma per la mia esperienza sono più gli uomini ad aver voglia di una moglie che le donne ad aver voglia di un marito.

So che questa lettera è un po' lunga, ma vorrei che la pubblicaste per conoscere il parere di altri nella mia situazione... (lettera firmata)

Se manca il tempo di sposarsi

«Devo farvi i complimenti perché avete saputo parlare di quelli che non si sposano senza troppi sentimentalismi sui «poveri soli». Sarebbe ora di dirlo chiaro: è una condizione in cui qualcuno (non dico tutti) ci sta benissimo.

Sono una donna sola di 36 anni, ho un lavoro che mi piace e mi impegna molto, e molti interessi: viaggi, sport, cinema, teatro. Vengo da una famiglia numerosissima e per anni ho assistito ai matrimoni delle sorelle e alle nascite dei nipoti con il complesso perché io non mi sposavo e non facevo figli, quindi ero meno donna. E sempre soffocavo negli impegni familiari: nipoti da sorvegliare, sorelle e cognate da aiutare perché tanto «tu hai tempo, no?». Adesso vivo per conto mio, faccio solo quello che voglio e tutti mi rispettano di più».

(lettera firmata)

○ TORINO: corso Bramante con **P** - corso Svizzera con **P** - via Salbertrand con **P** - corso Orbassano - via S. Paolo - corso Traiano con **P** - via Porpora - corso Cosenza con **P**



pastina uovo kim gr. 250 lire **290**

fusilli lecce gr. 500 490

pasta semola grano duro kg. 1 **595**
lire

riso victoria integrale kg. 1 830

olio semi vari topazio lt. 1 lire **890**

riso victoria maratelli gr. 1900 1140

olio mais barbi lt. 1 lire **1180**

olio oliva due mondi lt. 1 1890

olio semi vari lt. 1 **760**
lire

brodo star istantaneo x 10 buste lire **630**

olio extra vergine leonardo lt. 1 2390

crema asparagi campbell's gr. 298 lire **645**

olio oliva sasso lt. 1 **2790**
lire

6 dadi star funghi 330

fagioli zorzi secchi borlottini gr. 500 lire **610**

tris fagioli borlotti de rica gr. 400 890

filetti sgombro unitas portoghesi gr. 125 lire **590**

succhi frutta colibrí gr. 730 lire **690**



pomodori pelati horizon

gr. 800 **295**
lire

mackerel naturale pinocchio gr. 425 595

cannellini de rica gr. 400 tris fagioli lire **830**

pomodori pelati valfrutta gr. 400 185

pummaró star gr. 400 lire **295**

pomodori pelati arrigoni gr. 800 490

passata pomodoro del monte gr. 580 **490**
lire

passata pomodoro chicco gr. 400 175

formaggio dover kraft gr. 200 lire **940**

pesche sciroppate valfrutta gr. 400 360

10 sottilette kraft fila e fondi gr. 250 lire **1250**

crackers snell sacchetto gr. 750 980

carne montana gr. 90 $\times 6$ **2390**
lire

2 conf. carne manzotin+birra peroni gr. 215 1980

pan carré barilla fiocco gr. 330 lire **440**

tonno palmera olio oliva gr. 170 1060

caffé hombre do café lattina gr. 200 lire **1340**

3 conf. tonno rio mare + pasta gr. 170 3510

tonno insuperabile gr. 170 **980**
lire

ecco franck solubile gr. 60 lire **450**

milkana blu 8 porzioni gr. 200 lire **790**

formaggio carnia etto lire **348**

formaggio quadro vero prealpi, etto 368

2 yogurt danone alla frutta x gr. 125 lire **670**

milkana oro 8 porzioni gr. 200 790

formaggio grana stravecchio etto lire **650**

mortadella montorsi a fette, puro suino etto lire **578**

salame tipo ungherese a fette etto lire **698**

FORMAGGI DALLA BANIERA

formaggio blou bayou etto lire **469**

formaggio altbayer gr. 150 lire **790**

formaggio altbayer gr. 500 lire **1880**

burro bavarese megle gr. 246 lire **1080**

panna mignon gr. 10 10 confezioni **495**
lire

burro megle gr. 10 10 confezioni **695**
lire

formaggio fuso champignon 10 fette gr. 190 lire **695**

formaggio de luxe scatola gr. 150 lire **920**

formaggio brie etto lire **398**

formaggio bavaria blu gr. 100 lire **595**

Metti più resa nel motore

Dal progettista Aurelio Lampredi un nuovo compressore per vetture di serie. E' del tipo «volumetrico», lo si può applicare a qualunque motore ed è in grado di migliorare i rendimenti, abbassando i consumi del dieci per cento e riducendo notevolmente le emissioni inquinanti.

di ROBERTO LANZONE

«E' un'idea, una delle tante che la Fiat sta sperimentando nella difficile strada dell'ottimizzazione dei consumi e quindi del risparmio energetico». L'ha detto l'ingegner Aurelio Lampredi, presidente dell'Abarth, ai rappresentanti della stampa italiana ed estera, parlando di due prototipi di 131, una Supermirafiori 1300 e una Racing 2000, sovralimentate con un compressore volumetrico messo a punto dallo stesso Lampredi.

Dopo il compressore a turbina montato sulle Lancia Beta Montecarlo che corrono in pista, questo nuovo tipo di sovralimentazione applicato su vetture di serie dimostra che la Fiat è fermamente convinta che il compressore sia un mezzo estremamente valido per migliorare il rendimento del motore, e quindi abbassare i consumi a parità di potenza installata e ridurre le emissioni inquinanti.

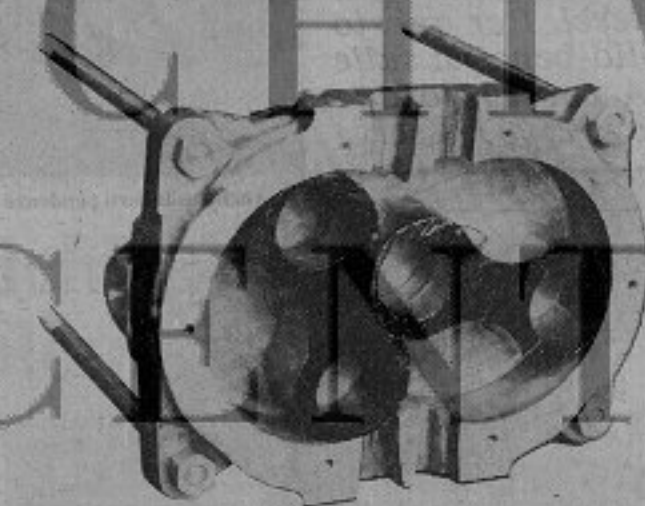
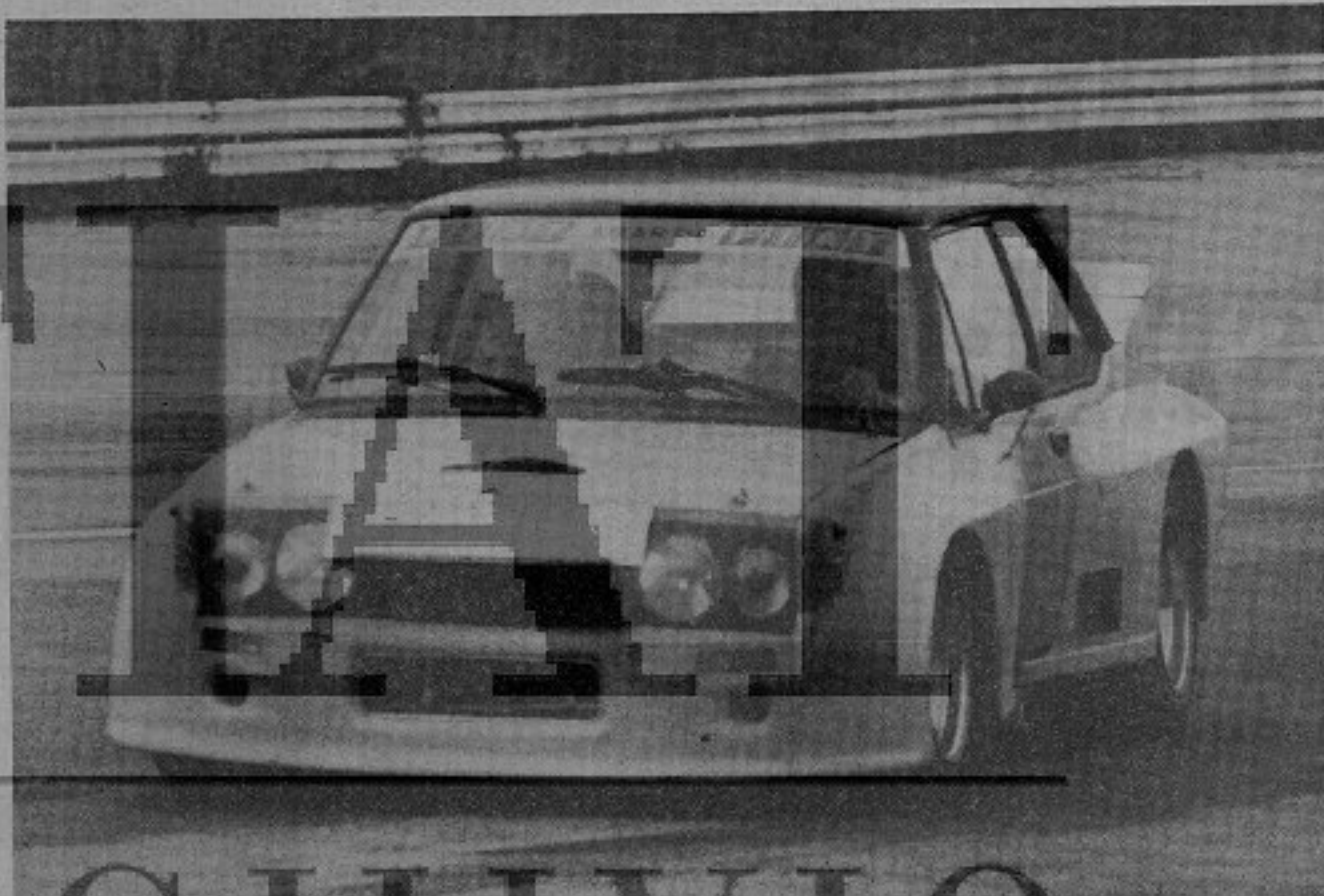
Ma perché sperimentare un nuovo compressore mentre tutti i costruttori sono orientati sulla turbina azionata dal gas di scarico? La risposta sta nelle caratteristiche dei due impianti. La turbina a gas di scarico è un compressore di tipo centrifugo e di conseguenza fornisce pressioni in funzione del quadrato del proprio regime di rotazione. Come dire che a bassi regimi la pressione di sovralimentazione è quasi inesistente, mentre aumenta in modo iperbolico con l'aumentare del numero dei giri del motore. Il sistema è quindi decisamente valido per le vetture da corsa (Renault F1, Lancia Beta Turbo) nelle quali ha scarsa importanza avere poca potenza ai bassi regimi, ma è molto meno efficace sulle normali vetture di serie in

quanto vengono utilizzate soprattutto in città e quindi richiedendo al motore una potenza bassa, o in ogni caso insufficiente per sfruttare al meglio le caratteristiche della turbosovralimentazione.

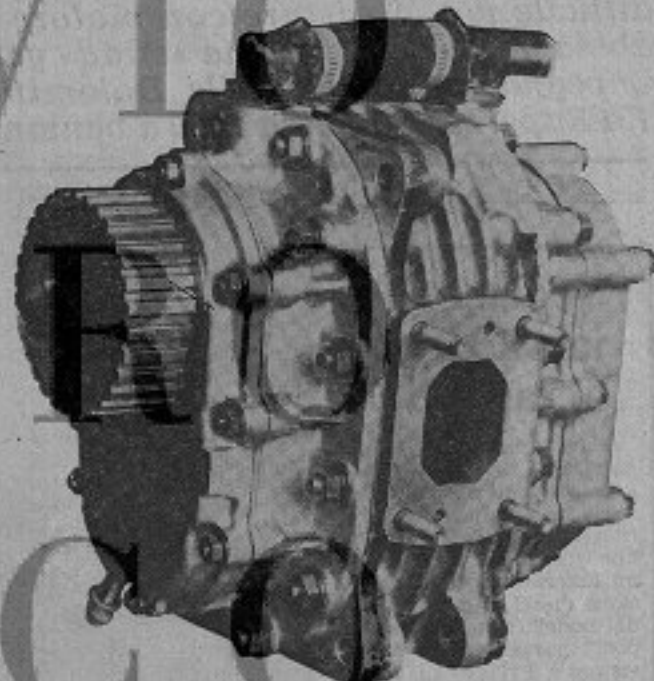
Il compressore volumetrico ha invece un comportamento sostanzialmente diverso. Anzitutto manda ai cilindri un volume proporzionale al suo regime di rotazione (di qui il nome «volumetrico») e poi non è comandato (come la turbina) dal gas di scarico, ma è trascinato direttamente dall'albero motore. Questo fa sì che, a qualunque regime di rotazione, il rapporto tra il volume d'aria mandato dal compressore e il volume d'aria aspirato dal motore rimane quasi costante. Il vantaggio del «volumetrico» sta quindi nel garantire alla sovralimentazione una quasi perfetta proporzionalità di andamento della curva di potenza, con un guadagno in cavalli e in coppia motrice a tutti i regimi.

In pratica, gli strumenti montati su una Racing 2000 con compressore volumetrico registrano un aumento della coppia del 30-40 per cento rispetto al «2000 cc aspirato» di serie e un incremento della potenza massima del 20-30 per cento. E tutto con appena 0,4-0,5 atmosfere di sovrappressione.

Ma il dato più interessante riguarda i consumi. Montando il compressore volumetrico su una 131 Supermirafiori 1300 «bialbero» e sovralimentando il motore con 0,4 atmosfere, si è ottenuta la stessa curva di potenza e le stesse prestazioni che fornisce lo stesso «bialbero» da 2000 cc aspirato. Nonostante ciò, i consumi sono risultati inferiori di circa il 10 per



Ecco il compressore volumetrico messo a punto da Aurelio Lampredi. E' veramente compatto e può trovare facilmente spazio nel cofano motore delle normali vetture di serie. E' stato applicato in via sperimentale su una 131 Abarth (sopra), su una 131 Racing (sotto) e su una Supermirafiori 1300



cento, sia ai bassi, sia agli alti regimi.

Ma i vantaggi del compressore volumetrico rispetto a quello a turbina non si fermano qui. Il modello di tipo Roots messo a punto dalla Fiat è un'apparecchiatura

estremamente compatta, costa il 20-30 per cento in meno di un analogo impianto a turbina, pesa solo 16 chili, comprese le staffe di montaggio e, infine, può essere montato su qualunque tipo di vettura, senza bisogno di sostituire il carburatore con l'iniezione, né di aggiungere un radiatore di raffreddamento supplementare. Anche i rapporti del cambio e del ponte possono restare invariati.

Insomma: pare proprio che il compressore volumetrico sia il toccasana per molti dei mali che affliggono l'automobile. Basta pensare agli effetti che potrebbe dare su una 900 cc: immediatamente ci si troverebbe in mano una vettura con le brillanti prestazioni di un 1300 cc e con i consumi di una utilitaria.

Viene automatico chiedersi come mai questo tipo di compressore, tanto in voga sulle vetture da corsa nel periodo a cavallo tra gli Anni Venti e i Cinquanta, sia rimasto così a lungo dimenticato nel cassetto delle cose inutili. Abbiamo girato la domanda all'ingegner Aurelio Lampredi, livornese, 63 anni, fervidissimo progettista. Lampredi è il «papa» di tutti i più moderni motori Fiat degli ultimi vent'anni. A lui si deve l'idea di «rispolverare» il compressore volu-

metrico. In due anni di lavoro ne ha progettato uno in chiave moderna sfruttando le più moderne tecnologie costruttive e dei materiali.

«Fresco di laurea — racconta Lampredi — ho iniziato a lavorare sui motori d'aereo, prima alla Piaggio e poi alle Officine Reggiane. E' in quel periodo che ho imparato a conoscere da vicino la sovralimentazione. Infatti, salendo di quota, diminuisce la pressione atmosferica e l'ossigeno scarseggia; quindi, per mantenere costante la potenza di un motore aeronautico a scoppio è necessario «pompare» più aria nei cilindri, in modo da ristabilire la pressione esistente a terra.

«In pratica a 5000 metri d'altitudine è necessario sovralimentare il motore con mezza atmosfera in più per ottenere la stessa potenza che il motore è in grado di erogare al suolo. Alle Reggiane, sempre in applicazioni aeronautiche, ho lavorato molto anche sui compressori centrifughi. Sfruttai questa doppia esperienza nel 1947, quando entrai come capo progettista alla Ferrari. La Casa di Maranello aveva allora una monoposto da 1500 cc con 12 cilindri sovralimentati con un compressore volumetrico. La macchina andava abbastanza bene, ma quel che a quei tempi non andava erano i

motori in sé. Per questo nel '50 decisi di far togliere il compressore e di perfezionare il motore aspirato. Senza la sovralimentazione i motori delle auto da corsa davano appena 50 Cv per litro, una potenza che oggi qualunque motore per vetture di grande serie è in grado di offrire».

E come si spiega che lei oggi ripropone il compressore volumetrico dopo averlo fatto togliere trent'anni fa dalla Ferrari in Formula 1? «Trent'anni fa c'era ancora molta strada da fare nella messa a punto dei motori aspirati. Ero convinto che prima di pensare alla sovralimentazione era più corretto cercare di tirare fuori il meglio dalla normale aspirazione. Rivoluzionando la tecnica automobilistica riuscii a portare la potenza dei motori aspirati da 50 fino a 100 Cv per litro e realizzai un 4500 cc aspirato che nel 1951 riuscì a battere le leggendarie Alfa Romeo Alfetta 159 e 160, vetture a otto cilindri con compressore volumetrico. Avevo vinto la mia battaglia contro il compressore. Oggi che i motori aspirati hanno raggiunto un buon rendimento e un'ottima affidabilità lo ripropongo, ristudiato in chiave moderna: non per spremere più cavalli dai motori ma per migliorarne ulteriormente il rendimento energetico».



Benzina o gasolio?

Due 131

sulla bilancia

I percorsi di montagna sono il banco di prova più difficile per le vetture con motore Diesel. Per questo abbiamo voluto fare una «sfida» gasolio-benzina sulle impegnative strade delle Dolomiti. A confronto due 131 Supermirafiori: la 1600 a benzina e la 2500 Diesel.

di ROBERTO LANZONE

Anche sulle forti pendenze delle strade del Passo Pordoi, la Diesel ha mantenuto notevoli medi

Vediamo una 131 ai raggi X

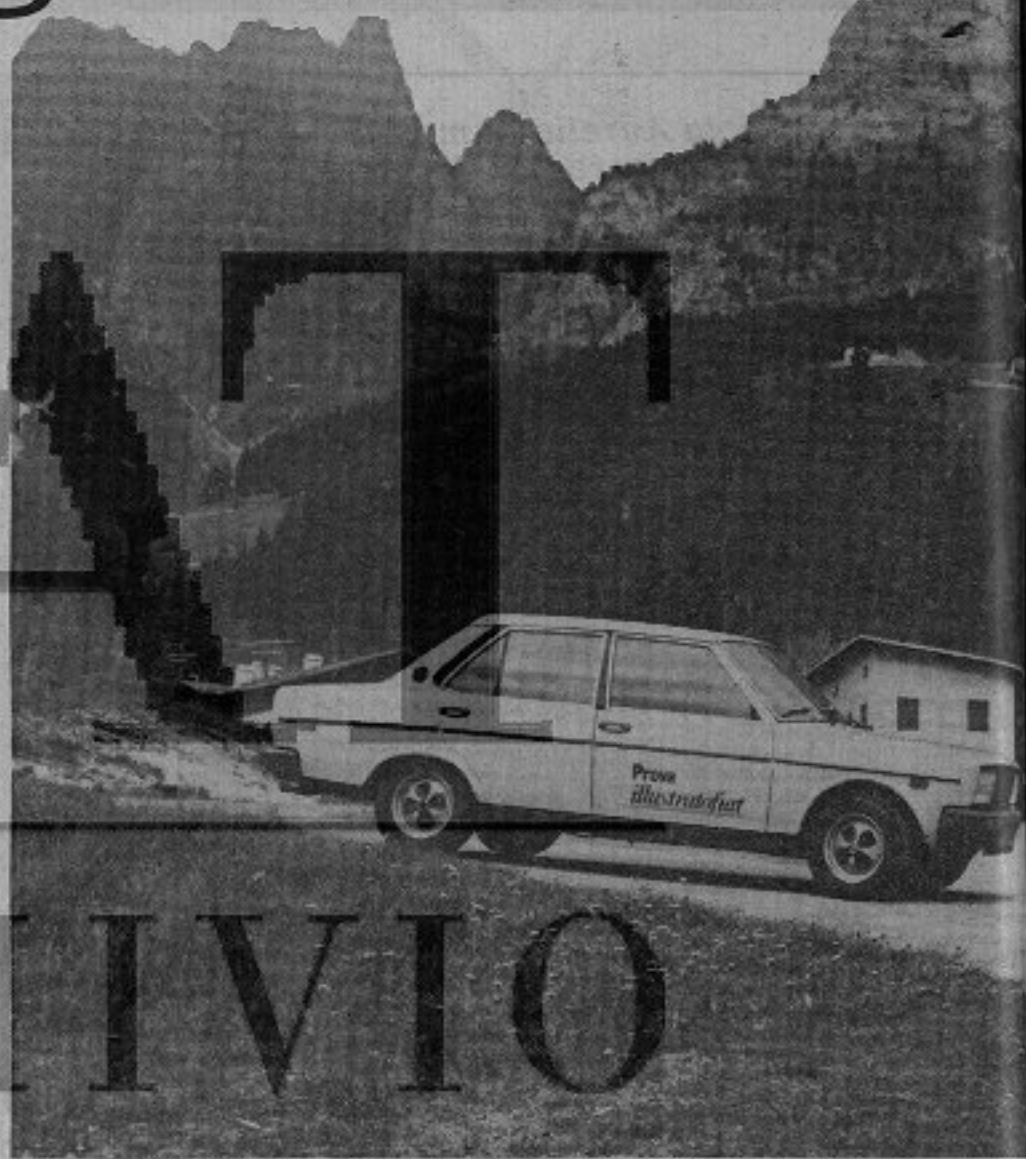
A sei anni dalla sua nascita la 131 mantiene una linea estremamente moderna grazie anche al ritorno stilistico alle berline classiche a tre volumi. Esteriormente la versione diesel si distingue dal modello a benzina per pochi particolari. Il più vistoso è il rilievo sul cofano motore. Da qualcuno è stato criticato perché «appesantisce» un po' la linea; a noi piace perché dà alla macchina una certa grinta sportiva. Di carattere sportivo anche il gruppo ottico: quattro fari circolari anziché i due rettangolari montati sul modello a benzina.

Posteriormente le due vetture sono identiche. Anche gli spazi e gli allestimenti interni non subiscono variazioni. La strumentazione ha lo stesso disegno, ma naturalmente nella versione diesel non c'è il contagiri.

Altra differenza: il peso. Il modello diesel pesa 120 chilogrammi in più della 1600 a benzina. All'avviamento la vettura a gasolio è abbastanza pronta anche con temperature intorno ai 5-6 gradi sopra lo zero. Per partire basta girare semplicemente la chiavetta, così come nel modello a benzina, caratteristica comune a tutti i diesel dell'ultima generazione. Ottima l'elasticità di marcia: grazie alla coppia elevata (15 kgm Din a 2400 giri/min) si può tranquillamente inserire la quinta fin dalla velocità di 40 km/h anche nella guida in città.



Sulle strette e tortuose strade delle Dolomiti, la 131 Diesel ha dimostrato ottima manovrabilità.



Ma sull'autostrada non sembra un diesel

In questi ultimi anni una rapidissima evoluzione tecnica ha interessato la motorizzazione diesel per vetture. I risultati raggiunti in questo settore dalle maggiori Case automobilistiche sono stati notevoli, e attualmente le vetture a gasolio vantano prestazioni di tutto rispetto, tanto da convincere sempre un maggior numero di automobilisti a disertare le carissime colonnine della benzina per riscoprire il piacere di fare il «pieno» alle economiche pompe del gasolio.

Ma risparmio a parte, può veramente una vettura con motore diesel tenere il confronto in prestazioni con le sorelle a benzina?

Per questo abbiamo voluto fare una prova su strada mettendo a confronto una vettura diesel e una a benzina su uno dei percorsi più impegnativi: l'arco alpino delle Dolomiti, un banco di prova estremamente duro, specie per le vetture a gasolio.

Per il confronto delle prestazioni abbiamo scelto due 131 Supermirafiori, una 1600

cc a benzina, con il brillante motore a due alberi a camme in testa che eroga 98 CV a 6000 giri al minuto, e una Diesel 2500 cc: 72 CV a 4200 giri al minuto.

Per raggiungere Bolzano, tappa di partenza per la prova delle vetture sulle strade delle Dolomiti, abbiamo imboccato l'autostrada a Torino e non l'abbiamo più lasciata.

Notevoli le prestazioni della 131 diesel in questo percorso di «avvicinamento». Sui lunghi rettilinei anche con leggera salita, è poco avvertibile il maggior peso e la minor potenza della vettura diesel rispetto al brillante «bialbero» della 1600 a benzina. Più che soddisfacente la velocità massima che si raggiunge in V: 149,5 km/h un valore che mette la 131 2500 diesel su un piano di superiorità rispetto alla Mercedes 240 D (141 km/h) alla Opel Rekord D 2300 (139 km/h) e alla Volvo 244 D6 (148 km/h).

Decisamente basso il livello di rumore nell'abitacolo anche alle massime velocità.

Velocità e consumi

131 Diesel 2500 Super 131 Supermirafiori 1600
72 CV 98 CV
a 4200 giri al min. a 6000 giri al min.

CONSUMI

In autostrada a 140 km/h	8,9 km/litro	8,5 km/litro
In montagna a 60 km/h di media	9,4 km/litro	8,9 km/litro

PRESTAZIONI

Accelerazione: 400 m con part. da fermo	20,1 secondi	17,2 secondi
Ripresa: 1 km da 40 km/h in V	43,7 secondi	38,2 secondi
Velocità massima	149,5 km/h in V	168,3 km/h in IV

Le due vetture e le loro concorrenti *

DIESEL

	Cilindrata cc	Velocità max km/h	Potenza CV-DIN	Bollo lire	Prezzo lire
Fiat 131 Super	2455	150	75	498.600	9.971.000 (8.603.320 per i dipendenti)
Citroën Pallas Diesel	2500	147	75	498.600	13.568.820
Mercedes 240 D	2404	138	65	498.600	14.160.000
Opel Rekord «Berlina»	2260	140	65	475.500	11.207.640
Volvo «244 GL D6»	2383	148	82	475.500	13.670.300

BENZINA

	Cilindrata cc	Velocità max km/h	Potenza CV-DIN	Bollo lire	Prezzo lire
Fiat 131 Supermirafiori	1585	170	96	46.900	8.767.400 (7.553.120 per i dipendenti)
Alfa Romeo Alfetta 1.6	1570	175	109	46.900	10.785.200
Audi GL 4P.	1588	160	85	46.900	9.327.900
Renault 20 GTL	1647	165	91	46.900	9.107.240
Talbot Solara 1.6 SX 5M	1592	163	88	46.900	7.900.000

* I dati sono quelli ufficiali dichiarati dalle Case costruttrici.



Nonostante la minor potenza, ha retto bene il confronto con la versione a benzina grazie all'alta coppia

A confronto sui valichi più famosi delle Dolomiti

Partiamo al mattino presto da Bolzano sotto una fastidiosa pioggerella. Ci attende una serie interminabile di passi, un carosello di saliscendi con pendenze che spesso superano il 15 per cento.

Le due «131» aggrediscono con decisione la strada per Ponte Nova, scavata tra altissime pareti di roccia che cadono a picco sull'asfalto. Il percorso è quasi deserto e ne approfittiamo per pigiare sull'acceleratore e fare subito un confronto della tenuta di strada delle due vetture. La 131 1600 cc a benzina, più leggera e con più cavalli, si arrampica con estrema agilità sugli stretti tornanti, quasi indifferente all'acqua che rende insidiosa la strada. Parte del merito va senza dubbio ai pneumatici che su tutte le Supermirafiori sono maggiorati (165 SR 13").

Forzando ancora l'andatura, in curva si nota una tendenza al sottosterzo, cioè si allargano un poco le traiettorie impostate sul volante. Un comportamento abbastanza insolito per una trazione posteriore, infatti è tipico di tutte le vetture con le ruote motrici sull'avantreno. In ogni caso però la traiettoria si corregge facilmente sterzando un po' di più o decelerando. Nel complesso la vettura non crea nessuna difficoltà e dà una buona impressione di sicurezza.

Anche la 131 diesel se la cava bene sui tornanti. Tenendo costantemente il motore su di giri, si ottengono prestazioni molto vicine a quelle della Supermirafiori a benzina. Soltanto nelle curve più strette si nota un certo impuntamento e una maggior tendenza a sotto-

sterzare, dovuta ai 100 chilogrammi in più che gravano sull'avantreno.

La tenuta però rimane sostanzialmente buona e per far «scodare» la macchina è veramente necessario forzare parecchio l'andatura, anche con la strada bagnata. In caso di sbandata è facile rimediare, la «scodata» è infatti omogenea e progressiva: il pilota quindi se ne accorge in tempo e la può controllare facilmente decelerando o controsterzando dolcemente.

Al passo Pordoi (2239 metri) inizia a cadere una sottilissima grandine mista a fiocchi di neve. Una sfortuna per le fotografie perché la visibilità è scarsa e le splendide cime dolomitiche sono avvolte da una spessa nebbia. Il freddo ci dà però l'occasione per apprezzare l'ottima efficacia dell'impianto di ventilazione, che riesce a disappannare per-

fettamente il parabrezza e anche i cristalli laterali, grazie alle bocchette che si aprono sui pannelli-porta in corrispondenza dei deflettori.

Scendendo verso Arabba i tornanti si susseguono senza interruzione, mettendo a dura prova i freni. L'impianto frenante è identico sulle due vetture: dischi anteriori e tamburi posteriori, con limitatore di frenata al retrotreno con servofreno a de-

pressione. L'efficacia si è rivelata buona, anche sotto continuo sforzo. L'impianto perde un po' di rendimento soltanto sulle discese lente e molto impegnative, quando i dischi e i tamburi non hanno il tempo di raffreddarsi correttamente. Il pedale è leggero e non affatica il piede anche dopo ore di guida in montagna. La maggior efficacia frenante la si ottiene con pedale a fondo corsa, dove aumenta anche la sensibilità; bisogna perciò fare attenzione nel dosare lo sforzo, altrimenti si rischia di bloccare la vettura invece di rallentarla progressivamente. Ma a questo ci si abitua con facilità dopo poche ore di guida.

Corriamo tra due muri di neve mentre le vetture si arrampicano sul passo di Falzarego (2105 metri). In questo tratto non è piovuto e approfittiamo della strada asciutta per accelerare l'andatura fino al limite «imposto» dai burroni che si aprono sul ciglio del percorso. Grazie alla notevole demoltiplicazione dello sterzo la 2500 diesel si dimostra sorprendentemente leggera e facile da manovrare anche nelle curve più strette. Un appunto, invece, meritano i sedili: molto comodi sul rettilineo ma poco avvolgenti, quindi non trattengono bene il busto quando si entra veloci nelle curve strette. Anche il volante non è adatto alla guida sportiva: nelle manovre rapide infatti la grossa monorazza impaccia un poco.

Scendiamo veloci verso Cortina d'Ampezzo e prima di entrare in paese svoltiamo a sinistra per fare il giro intorno all'imponente monte Cristallo. La strada è quasi pianeggiante ma le numerose curve impegnano seriamente frizione e cambio. Nella diesel i rapporti sono ben sfruttabili grazie alla buona elasticità del motore. La leva del cambio (cinque marce di serie) è però troppo inclinata per una guida sportiva e occorre fare un po' d'attenzione per innestare bene le marce quando si manovra rapidamente. La frizione invece è leggera e non ha mai dato segni di slittamento, né sul diesel né sul benzina, anche dopo ore e ore di sollecitazione con continui cambi di marcia.

Avvolti in una nebbiolina passiamo sotto le Tre Cime di Lavaredo e costeggiamo il lago di Misurina. E' quasi completamente ghiacciato e dà all'ambiente un fascino che ricorda i paesaggi scandinavi. Un attimo di sosta per scattare due foto e poi via per l'ultima arrampicata: il passo delle Tre Croci (1814 metri). Al di là ci aspetta un caffè caldo nell'accogliente Cortina.

Diesel: i suoi punti di forza

— Vettura brillante e veloce: le prestazioni sono pari, e a volte superiori, a quelle delle vetture concorrenti, anche se con motore a 5 o 6 cilindri.

— Buon rapporto peso-potenza che consente brillanti prestazioni insieme a una elevata economicità di marcia.

— Cambio a 5 marce di serie. Alcune concorrenti straniere non lo offrono neppure a richiesta.

— Silenziosità elevata.



Cortina d'Ampezzo, arrivo della prova. La Diesel 2500 ha consumato come la «benzina» 1600

Buoni Fruttiferi **SAVA-FIAT** Un investimento sicuro:

perché garantito
dai capitali FIAT-SAVA

dal valore dei veicoli
venduti ratealmente
dall'assicurazione contro
i rischi di insolvenze

ANCHE PER SOTTOSCRIZIONI DA SOLE LIRE CENTOMILA

Nuovo aumento dal 1° Aprile 1980

RENDIMENTO:

è del **13%** per i buoni annuali e supera il **14%** per quelli triennali; 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

CUSTODIA:

la SAVA offre la custodia gratuita presso le sue Casse Centrali di via C. Marengo 15, angolo via Correggio - Torino - Tel. 65.6225.87/6. Non si incorre in alcuna spesa



Prezzi chiavi in mano per i dipendenti

AUTOBIANCHI

	Cilindrata cc	Potenza max CV (DIN)	Velocità max km/h	Consumo normalizzato litri x 100 km	Peso rimorchiabile kg	Prezzo chiavi in mano per dipendenti
A 112 JUNIOR T.A.	903	42	135	6,3	725	4.198.380
A 112 ELEGANT	965	48	140	6,9	745	4.692.800
A 112 ELITE	965	48	140	6,6	745	5.115.240
A 112 ABARTH	1050	70	160	7,7	770	5.361.860

Optionals

Sedile posteriore sdoppiato: Elegant L. 77.172.
Accensione elettronica: Elegant L. 68.905.
Cinture di sicurezza: Elegant, Junior L. 41.182.
Cinture di sicurezza con arrotondatore: Elite.
Abarth L. 35.990; Junior, Elegant L. 72.098.
Cinture di sicurezza posteriori: L. 41.182.
Tergilavavetro: Elegant, Junior L. 58.640.
Verniciatura metallizzata: Elegant, Elite.
Abarth L. 87.556.
Verniciatura colore nero: Junior L. 51.448.

Lunotto termico: Elegant, Junior L. 51.448.
Cristalli atermici e lunotto termico: Elegant L. 87.438.
Contagiri: Elegant, Junior L. 72.098.
Proiettori alogeni: Elegant, Junior L. 16.992.
Ruote in lega leggera: L. 154.462.
Selleria in finta pelle: Elegant, Elite, Abarth L. 22.856.
Poggiatesta sedili anteriori: Elegant, Junior L. 66.905.
Sedili anteriori e posteriori e predisposizione appoggiatesta: Junior L. 61.714.

FIAT

126 BASE	652	24	105	5,4	670	2.755.240
126 PERSONAL 4	652	24	105	5,4	670	2.966.460
126 «SERIE SPECIALE»	652	24	105	5,4	670	3.239.040

PANDA 30	652	30	115	5,4	670	3.565.900
PANDA 45	903	45	140	7,4	780	4.239.680

127 L 2P	903	45	135	7,4	780	4.075.660
127 L 3P	903	45	135	7,4	780	4.198.380
127 C 2P	903	45	135	7,4	780	4.472.140
127 C 3P	903	45	135	7,4	780	4.594.860
127 C 5P	903	45	135	7,4	780	4.729.380
127 CL 2P	1049	50	140	8	800	4.600.760
127 CL 3P	1049	50	140	8	800	4.723.480
127 TOP	1049	50	140	8	800	4.940.600
127 TOP T.A.	1049	50	140	8	800	5.001.960
127 SPORT	1049	70	160	8,9	—	5.455.080
127 RUSTICA	1049	50	135	7,4	845	4.376.560

RITMO 60 L 3P	1049	60	145	8,3	930	4.773.040
RITMO 60 L 5P	1049	60	145	8,3	930	5.010.220
RITMO 60 CL 3P	1116	60	145	8,3	930	5.489.300
RITMO 60 CL 5P	1116	60	145	8,3	930	5.725.300
RITMO 65 L 5P	1301	65	150	8,4	930	4.922.900
RITMO 65 CL 3P	1301	65	150	8,4	930	5.746.540
RITMO 65 CL 5P	1301	65	150	8,4	930	5.982.540
RITMO 75 CL 3P (c. mecc.)	1498	75	155	10	930	5.890.500
RITMO 75 CL 3P Autom.	1498	75	155	10	930	6.281.080
RITMO 75 CL 5P (c. mecc.)	1498	75	155	10	930	6.126.500
RITMO 75 CL 5P Autom.	1498	75	155	10	930	6.518.260
RITMO 65 TARGA ORO 3P	1301	65	150	8,4	930	6.343.620
RITMO 65 TARGA ORO 5P	1301	65	150	8,4	930	6.579.620
RITMO DIESEL L 5P	1714	55	140	7,3	—	6.204.380
RITMO DIESEL CL 5P	1714	55	140	7,3	—	6.796.740

124 SEAT PAMPLONA	1197	65	150	8,9	800	4.737.640
128 CL 1100 4P	1116	55	140	7,6	850	4.979.540
128 BASE PANORAMA 1100	1116	55	140	8,1	890	4.742.360
X 1/9 FIVE SPEED 1500	1498	85	180	7,8	950	7.449.280

131 L 1300 4P	1301	65	150	8,9	1050	5.627.360
131 CL 1300 4P	1301	65	150	8,9	1050	6.461.620
131 SUPER 1300	1301	78	160	8,3	1120	7.413.880
131 CL 1600 4P	1585	75	160	9,2	1050	6.286.980
131 SUPER 1600	1585	96	170	8,6	1120	7.553.120
131 SUPER 1600 T.A.	1585	96	170	8,6	1120	7.841.040
131 RACING	1995	115	180	9,8	—	8.036.920
131 CL 2000 DIESEL	1995	60	135	8,9	1230	7.692.360
131 SUPER 2500 DIESEL	2445	72	150	8,2	1230	8.603.320
131 SUPER 2500 DIESEL/TA	2445	72	150	8,2	1230	8.860.560
131 PANORAMA L 1300	1301	65	150	8,4	1090	6.106.440
131 PANORAMA SUPER 1600	1585	98	170	7,1	1090	8.098.280
131 PANORAMA CL 2000 D.	1995	60	135	8,9	1230	8.128.960
131 PANORAMA S. 2500 D.	2445	72	150	8,2	1230	9.102.460

132 1600	1585	98	165	9,6	1150	8.510.100
132 1600 T.A.	1585	98	165	9,6	1150	8.798.020
132 2000	1995	112	175	9,8	1200	9.281.820
132 2000 T.A.	1995	112	175	9,8	1200	9.570.920

132 2000 INIEZIONE	1995	122	175	—	—	10.136.140
132 2000 INIEZIONE T.A.	1995	122	175	—	—	10.425.240
132 2000 DIESEL	1995	60	130	9,7	1340	9.329.020
132 2500 DIESEL	2445	72	145	9,1	1340	10.116.080
132 2500 DIESEL T.A.	2445	72	145	9,1	1340	10.404.000

Optionals

Alzacristalli elettrici: 132/2000 Diesel L. 277.890 (Standard su altre versioni 132).
Appoggiatesta con sedili anteriori reclinabili: 131 L. 123.738; Panda 30 L. 102.896.
Appoggiatesta per sedili anteriori: 131 CL L. 72.098.
Appoggiatesta + sedili reclinabili + cinture di sicurezza: 127 L. L. 149.270; Ritmo L. L. 164.728.
Appoggiatesta + sedili reclinabili + cinture di sicurezza con arrotondatore: 127 L. L. 180.186; Ritmo L. L. 195.644.
Appoggiatesta + cinture di sicurezza: 127 C e Seat L. 108.088; Ritmo CL L. 113.280.
Appoggiatesta + cinture di sicurezza con arrotondatore: 127 C e Seat L. 139.004; Ritmo CL L. 144.196.
Cambio automatico: 131/1600 CL; 131/1600 Super, 132 (escluso Diesel) L. 568.164.
Cambio a 5 marce: Ritmo (di serie su Diesel e 65 CL) L. 123.546; 131 (Standard su Super) L. 133.821.
Cerchi in lega leggera: 127 Top, 127 Sport L. 159.536; X 1/9 L. 236.826; 131 CL Super-Panorama, 131 Racing L. 277.890.
Cerchi in lega leggera con pneumatici maggiorati 175/131 CL e Super L. 398.806.
Cinture di sicurezza: 126, 127 CL, 128, 131, 132, L. 41.182; Campagnola L. 51.448.
Cinture di sicurezza con arrotondatore: 126, Panda, 127 CL e Top, 128, X 1/9, 131, 132 L. 72.098.
Condizionatore d'aria: Ritmo 75 CL/5P e 65 CL/5P L. 386.814; 131/1600 CL e Super 1600, 131 Racing, 132 (escluso Diesel) L. 694.302.
Contagiri: 127 CL L. 72.098; 131 CL (di serie su Super) L. 77.172.
Contagiri e orologio digitale: Ritmo CL (escluso Diesel) L. 113.280.
Cristalli atermici: 128 CL L. 56.640; 131 Super e Racing L. 61.714; 132 L. 68.906.
Cristalli atermici + lunotto termico: Panda 45.

127 CL L. 102.896; X 1/9, Ritmo L. 113.280; 131 (escluso Super e Racing) L. 123.428.
Cristalli posteriori laterali apribili a compasso: 126 Base, Panda 30, Ritmo L/3P, 130 Panorama L. 41.182.
Isolamento interno tetto rigido: X 1/9 L. 30.916.
Lunotto termico: 126, Panda, 127 (escluso Sport, Top, Rustica) L. 51.448; X 1/9, Ritmo L. 56.640; 131 (escluso Super) L. 61.714.
Orologio digitale: X 1/9 L. 41.182.
Paraurti assorbimento energia: 131 L. L. 113.280.
Pneumatici De Novo: Panda L. 72.098.
Pneumatici maggiorati: Panda 45 L. 30.916.
Pneumatici Pirelli P 6: 131 Racing, 132 (escluso Diesel) L. 108.088; 131 Super (escluso Panorama Diesel) L. 139.004.
Pneumatici Michelin TRX 160/75: 132 L. 149.270.
Pneumatici maggiorati 165 con cerchi in lamiera: 131 L. L. 30.916.
Pneumatici 165/70 SR 13: Ritmo CL (escluso Diesel) L. 68.640.
Portapacchi: 127 Rustica L. 97.822.
Proiettori abbaglianti supplementari: X 1/9 L. 41.182.
Ruote in lega con pneumatici maggiorati 165: 131 L. L. 308.806.
Sedili anteriori con schienale regolabile: 126 Base L. 41.182; 131 L benzina L. 56.640; 131 L Diesel L. 61.714.
Sedili anteriori reclinabili: 127 L. L. 41.182.
Sedili sdoppiabili posteriori: Panda 45, Ritmo L. 87.556.
Schienale sedile posteriore ribaltabile: 126 Personal L. 41.182.
Servoguida: 132/1600 (se con condizionatore e/o cambio automatico) L. 329.456.
Tergilavavetro posteriore: Panda 45, 127 3P-L-C-CL L. 46.374; 131 Panorama L e CL L. 82.364.
Tetto apribile: Ritmo CL L. 272.816.
Verniciatura metallizzata: 127 C-CL-Seat-Sport L. 87.556; 128 CL, Ritmo CL, X 1/9 L. 92.630; 131 L. 128.620; 132 L. 154.462.
Manometro olio: Ritmo L 5P Diesel L. 15.458.

LANCIA

DELTA 1300 4 MARCE	1301	75	155	9,1	—	7.038.640
DELTA 1300 5 MARCE	1301	75	155	8,6	—	7.511.820
DELTA 1500	1498	85	160	9,1	—	7.943.700
BETA BERLINA 1600 R.S.T.	1585	100	170	8,8	935	8.973.840
BETA BERLINA 2000 R.S.T.	1995	115	180	10	935	9.982.740
BETA COUPE' 1300	1301	82	165	7,8	1070	8.407.440
BETA COUPE' 1600	1585	100	178	7,7	1070	8.272.380
BETA COUPE' 2000	1995	115	188	8,4	1070	10.084.160
H.P.E. 1600	1585	100	174	8,7	1130	9.272.380
H.P.E. 2000	1995	115	180	8,7	1130	10.064.160

Optionals

Selleria in pelle: HPE, Beta Coupé 1600 - 2000, Beta Berlina L. 617.612.
Ruote in lega leggera: Beta Berlina, Beta Coupé 1600, HPE 1600 L. 277.890; Delta L. 257.358.
Pneumatici 165/70 SR 13: Delta 1300 4M L. 56.640.
Ruote in lega leggera e pneumatici 175/70 SR 14: Beta Coupé L. 296.540.
Condizionatore aria e cristalli atermici: Beta Coupé 1600 - 2000, Beta berlina, HPE L. 761.808.
Cristalli atermici: Delta L. 61.714, Beta Coupé L. 92.630; Beta berlina L. 113.280; HPE L. 102.896.
Alzacristalli elettrici ant.: Delta 1300 5M, 1500 L. 195.844; Beta Coupé 1600 - 2000, HPE, Beta Berlina 1600 L. 277.890.
Alzacristalli elettrici post.: Beta berlina 2000 L. 257.358.

Alzacristalli elettrici ant./post.: Beta berlina 1600 L. 514.716.
Tetto apribile: Beta berlina, Beta Coupé, HPE L. 288.274.
Cinture di sicurezza con arrotondatore post.: Delta, Beta berlina L. 77.172.
Proiettori fendinebbia e luce rossa posteriore: Beta Coupé, HPE L. 82.364.
Proiettori fendinebbia: Beta berlina L. 66.906.
Verniciatura metallizzata: Delta L. 154.462; Beta berlina L. 205.910; Beta Coupé, HPE L. 238.826.
Verniciatura nera: Delta L. 61.714.
Idroguida: Beta berlina 1600, Beta Coupé 1600, HPE 1600 L. 370.638.
Cambio automatico: Beta berlina, Beta Coupé 1600 - 2000, HPE L. 736.084.
Sedile post. sdoppiato: Delta 1300 5M, 1500 L. 87.556.
Tergilavavetro: Delta 1300 4 M, L. 82.364; Beta berlina L. 92.630.
Control system: Beta berlina 1600 L. 102.896.

Fuoristrada Fiat

	Cilindrata	Potenza max CV (DIN)	Ruote motrici	Pendenza max superabile	Portata kg	Portata traino kg	Velocità km/h	Consumo litri/100 km	Prezzo
CAMPAGNOLA Torpedo C.	1995	80	4	100%	750	1740	120	13,6	11.423.520
CAMPAGNOLA Torpedo/L.	1995	80	4	100%	750	1800	120	13,6	11.743.740
CAMPAGNOLA Hard-Top/C.	1995	80	4	100%	750	1810	120	13,6	12.195.240
CAMPAGNOLA Hard-Top/L.	1995	80	4	100%	750	1880	120	13,6	12.535.080
CAMPAGNOLA T/C.D.	2445	72	4	100%	750	1890	115	12,6	13.090.860
CAMPAGNOLA T/L.D.	2445	72	4	100%	750	1950	115	12,6	13.420.080
CAMPAGNOLA H-T/C.D.	2445	72	4	100%	750	1960	115	12,6	13.863.760
CAMPAGNOLA H-T/L.D.	2445	72	4	100%	750	2000	115	12,6	14.202.420

Per ragioni di spazio gli optional della Campagnola verranno pubblicati in un prossimo numero.

Segue da pag. 8

LANCIA BETA 1600 metallizzata bronzo km 32 mila TO K a lire 3 milioni 500 mila non trattabili. Tel. 811.867 (To)

LAND ROVER Diesel mod. 109 Pick-up immatricolato autocarro gancio traino omologato a lire 5 milioni 800 mila. Tel. 0121/57803 Pinerolo (To)

MINI TO F 91 marrone. Tel. 636.359 ore serali (To)

MINI INNOCENTI 1000 perfette condizioni ruote a lire 1 milione trattabile. Tel. 70.70.268 (To)

MINI MINOR 1001 TO U 1... in ottime stato con due anelli. Tel. 645.547 ore ufficio signora Operi (To)

MINI MINOR TO 34 ottime condizioni cerchi in lega larghi parafrangenti interni e cruscotto del Mini Cooper motore 1000 a lire 800 mila trattabili. Tel. 37.97.96 ore pasti (To)

MINI MINOR 1000 Export anno 1974 blu a lire 1 milione. Tel. 33335745 ore ufficio (To)

MOTOCARRO 600 MP in buono stato con cerniera e telefono. Tel. 750 mila trattabili. Tel. 302.418 (To)

NSU L 4 TO FO carrozzeria e meccanica perfette. Tel. 359.457 (To)

PEUGEOT DIESEL 404 con radio antifurto gancio traino eccellentissima. Tel. 90.90.783 dopo le ore 19.30 (To)

PEUGEOT DIESEL 504 fine 72 gancio traino gommata nuova. Tel. 906.47.44 ore pasti Piossasco (To)

RENAULT 5 TS rossa TO N 11... ottime condizioni pochi chilometri. Tel. 955.21.62 ore serali Vinovo (To)

SIMCA 1000 GL 5 meccanica perfetta lire 600 mila. Tel. 309.53.45 (To)

SPITFIRE 1/5 TO P 1838 ottime condizioni a lire 3 milioni 600 mila. Tel. 496.213 ore pomeriggio Borgaro (To)

VOLKSWAGEN Porsche 914 cilindrata 1700 cc metallizzata a lire 2 milioni 300 mila. Tel. 87.16.24 ore serali (To)

Cerco auto

FIAT 126, 127, A 112 non di sei mesi, pagamento in contanti. Tel. 852.369 (To)

FIAT 126 Personal rossa di 3-4 anni, purché in ottime condizioni. Tel. 528.935 ore serali (To)

FIAT 131 quattro porte 1300 cc meccanica e carrozzeria in buono stato circa 50 mila km possibilmente con impianto a gas. Tel. 696.60.43 dopo le 20 (To)

FIAT 500 in buono stato dal 1972 in avanti. Tel. 906.65.79 ore serali Piossasco (To)

DYANE 6 di 6-12 mesi purché in ottime condizioni pagamento in contanti. Tel. 942.26.63 Chieri (To)



Cerco alloggio

A ONEGLIA (Imperia) o Porto Maurizio (Imperia) affittere alloggio per il mese di agosto quattro persone adulte. Tel. 347.03.83 (To)

A SPARONE-LOCANA (Torino) affittere alloggio camera tinello servizi per tutto l'anno purché buona esposizione al sole e non piano terra. Tel. 596.784 int. 233 ore ufficio signor Del Bosco (To)

CASSETTA o cascina affittere in campagna possibilmente zona Chivasso Leini Volpiano adatta per due famiglie. Tel. 800.68.68 Settimo Torinese

CASSETTA o alloggio in montagna affittere disposto anche a comprare. Tel. 696.23.84 (To)

CASCINA in affitto nella cintura di Torino, zona Carmagnola Poirino Giaveno Trofarello Chieri. Tel. 6497.462 ore pasti (To)

CONIUGI senza figli affitterebbero alloggio tre camere servizi zona piazza Bengasi Nichelino. Referenze. Tel. 626.885 (To)

CONIUGI sessantenni pensionati senza figli disposti a trasferirsi a Lucre affitterebbero alloggio vuoto due camere cucina servizi zona tranquilla e sana riscaldamento autonomo rivolgersi a Maria Teresa Dell'Orto Tenenni, via Antonio Carle 12 bis, 12020 Contenza (Cuneo)

CONIUGI di mezza età soli senza figli affitterebbero alloggio 1°-2° piano due camere cucina servizi interni possibilmente Torino o cintura. Tel. 48.37.41 (To)

CONIUGI soli affitterebbero camera cucina con orto mezza montagna mezzi di trasporto comodi disposti anche a comprare. Tel. 305.761 (To)

CONIUGI 50enni referenziati senza figli cercano portineria in Torino o dintorni offresi referenze. Tel. 74.07.46 (To)

CONIUGI torinesi senza figli affitterebbero in Torino alloggio camera tinello cucinino e servizi. Tel. 25.45.30 (To)

CONIUGI referenziatissimi senza figli entrambi occupati affitterebbero appartamento vuoto mq 100-120 zona centro Crimea max 250 mensili. Tel. 83.79.14 ore serali (To)

CONIUGI affitterebbero alloggio due camere cucina e servizi possibilmente zona Nizza Lingotto. Tel. 63.47.39 (To)

CONIUGI con due figli (14-15 anni) cercano portineria e pulizia scale. Tel. 87.58.54 (To)

CONIUGI soli pensionati 60enni affitterebbero alloggio camera cucina servizi in Torino. Tel. 890.160 (To)

CONIUGI pensionati piemontesi referenziati affitterebbero alloggio due camere servizi libero zona Vanchiglia Vanchiggia. Tel. 894.197 (To)

FISIOTERAPISTA 2° anno affitterebbe alloggio oppure occuperebbe presso famiglia interessata terapia o baby-sitter in camera e alloggio. Tel. 634.454 (To)

FUNZIONARIO coniugato senza figli affitterebbe alloggio 90-120 mq in Torino o dintorni. Tel. 764.387 (To)

GIOVANI SPOSI affitterebbero alloggio due camere cucina servizi in Torino o prima cintura. Tel. 267.896 (To)

IMPIEGATA affitterebbe alloggio vuoto due camere cucina zona Mirafiori o zona limitrofe referenze. Tel. 347.16.41 (To)

IN MONTA D'ALBA (Cuneo) cerco casetta da ristrutturare. Tel. 948.13.17 (To)

IN TORINO o cintura affittere alloggio. Tel. 69.01.81 (To)

PENSIONATI referenziati affitterebbero alloggio camera tinello cucinino servizi possibilmente zona S. Rita offro menziona a chi mi dà informazioni utili. Tel. 36.67.26 ore pasti (To)

PROSSIMI SPOSI impiegati referenziati affitterebbero camera tinello servizi zona S. Rita piazza Bengasi o Moncalieri. Tel. 36.29.76 (To)

PROSSIMI SPOSI referenziati affitterebbero alloggio in Torino non ammobiliato stabile recente una due camere tinello cucinino servizi. Tel. 54.66.56 ore negozio (To)

PROSSIMI SPOSI affitterebbero alloggio una due camere tinello servizi in qualsiasi zona di Torino o anche fuori Torino. Tel. 88.91.39 (To)

PROSSIMI SPOSI affitterebbero alloggio camera tinello in Torino. Tel. 3333.3394 ore ufficio signora Ferrero (To)

PROSSIMI SPOSI affitterebbero in Torino alloggio anche ammobiliato max 120 mila mensili. Tel. 309.99.39 (To)

PROSSIMI SPOSI impiegati referenziati affitterebbero alloggio vuoto due camere cucina servizi in Torino o cintura. Tel. 347.19.10 ore pasti (To)

VEDOVA prima Fedeltà Fiat affitterebbe al mare (Savona) camerata presso qualche signora o famiglia. Tel. 218.442 (To)

DIRIGENTE affitterebbe zona Sud Torino alloggio tre quattro camere servizi. Tel. 611.173 (To)

ZONA TORRE PELLICE Luserna affittere villetta o rustico. Tel. 696.53.23 (To)

ZONA CAMPAGNA o montagna vicino a Torino affittere alloggio purché indipendente e possibilmente isolato. Tel. 88.40.50 (To)



Offro alloggio

AD ANDORA MARINA (Sv) a persone adulte referenziate affittere alloggio nuovo arredato, tutti confort, quattro posti letto, parco privato, prezzi modici, mesi maggio, luglio, settembre. Tel. 643.667 (To)

AD ANDORA affittere alloggio due camere, cucina abitabile, servizi, sei posti letto mesi di luglio. Tel. 800.11.33 ore serali. Settimo Torinese (To)

AD ANDORA MARINA (Sv) a 300 mt. dal mare alloggio ammobiliato composto da camera, tinello, cucinino, bagno (quattro posti letto), per giugno-prima quindicina di luglio e settembre. Tel. 301.944 (To)

A BARDONECCHIA (Melegnano-Torino) affittere alloggio camera, soggiorno, servizi, quattro posti letto, mesi giugno-luglio-agosto e settembre. Tel. 95.40.193 Rosta (To)

A BARDONECCHIA (Torino) affittere mini-alloggio cinque posti letto, giugno-luglio-agosto-settembre. Tel. 800.19.79 (To)

A BARDONECCHIA (To) affittere alloggio in villetta con giardino, quattro posti letto agosto-settembre. Tel. 26.83.88 (To)

A BELLARIA (Rimini-Forlì) affittere alloggio quattro posti letto, ampio balcone, servizi, in villa, zona tranquilla, vicino al mare, tutti i mesi, escluso agosto. Tel. 759.350 (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere alloggio arredato, cinque posti letto a 20 mt. dal mare mesi luglio e mesi invernali dal 15 settembre in poi. Tel. 97.80.15 Carmagnola (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere alloggio cinque posti letto, da maggio in poi, escluso agosto, a 300 mt. dal mare. Tel. 67.65.66 (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere alloggio quattro posti letto, alloggio nuovo, 70 mt. dal mare, luglio-settembre, ottobre-novembre. Tel. 722.745 Collegno (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere alloggio quattro posti letto, camera, tinello, cucinino, posto macchina. Tel. 83.45.73 (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere nel mese di luglio quattro posti letto, vicino al mare, posto macchina, cortile recintato. Tel. 349.84.49 dopo le 19 (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere alloggio camera, cucina, servizi, quattro posti letto, mesi giugno, luglio. Tel. 640.35.61 Moncalieri (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere alloggio vista mare, soleggiato, tranquillo, da settembre in poi. Tel. 606.56.55 (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere alloggio camera, tinello, servizi a 200 mt. dal mare quattro posti letto ampi balconi, soleggiato da aprile in poi. Tel. 304.590 (To)

A BORGHETTO S. SPIRITO (Sv) affittere alloggio cinque posti letto, vicino al mare e comodi negozi. Mese di settembre lire 200 mila e mesi invernali. Tel. 725.881 (To)

A BORGIO VEREZZI (Sv) affittere alloggio camera, cucina, servizi, cinque posti letto maggio-giugno-settembre-ottobre a 30 m dal mare. Tel. 649.73.05 (To)

A BOVALINO (Rc) affittere alloggi ammobiliati, periodo estivo e invernale, 150 mt dal mare. Tel. 822.29.41 (To)

A CAORLE (Ve) affittere alloggi stagionali nuovi, arredati modernamente, quattro posti letto, 150 mt. dal mare per mesi estivi escluso agosto. Tel. 749.13.48 (To)

A DEMONE (Cuneo) affittere alloggio mesi estivi, due posti letto. Tel. 640.64.15 (To)

A DIANO MARINA (Imperia) affittere alloggio nuovo, camera, tinello e servizi, tre posti letto, 300 mt. dal mare, mesi giugno, luglio, settembre. Tel. 732.668 (To)

A FINALE LIGURE (Savona) affittere alloggio camera, soggiorno, cucinino e servizi, quattro posti letto, 1° piano, 200 mt. dal mare e mesi giugno e settembre. Tel. 84.22.14 (To)

A JOUVENCEAUX (Savona) affittere alloggio nuovo tre posti letto, camera, soggiorno, angolo cottura, bagno, balcone, cortile pinet, supermercato. Tel. 360.037 (To)

A LAIGUEGLIA (Sv) affittere alloggio arredato camera, tinello, servizi, mesi estivi vicino al mare. Tel. 73.91.677 (To)

A LAIGUEGLIA (Sv) zona S. Sebastiano alloggio con vista mare, tinello, camera, servizi, grande balcone arredato confortevole, quattro posti letto, per luglio e agosto. Tel. 97.60.15 Carmagnola (To)

A LATTE VENTIMIGLIA (Imperia) affittere monolocale servizi periodi estivi e invernali 3 km. dalla Costa Azzurra. Tel. 763.740 (To)

A LOCRI (Rc) affittere due camere, cucina, servizi con terrazza a un km. dal mare nel mese giugno-luglio-settembre. Tel. 695.19.66 (To)

A LOANO (Sv) affittere alloggio cinque minuti dalla spiaggia, quattro posti letto, mesi di luglio e agosto. Tel. 36.14.47 (To)

A LOANO (Sv) affittere alloggio ammobiliato, ultimo piano con ascensore, 50 mt. dal mare, cinque posti letto, molto soleggiato da settembre in poi. Tel. 29.91.07 (To)

A LOANO (Sv) affittere alloggio cinque minuti dalla spiaggia, quattro posti letto, mesi di luglio e agosto. Tel. 36.14.47 (To)

A MONCALIERI (Torino) affittere moderno monolocale arredato in zona residenziale a circa 10 km. da Torino Centro. Tel. 675.602 ore serali (To)

A MONTEROSSO GRANA (Cuneo) affittere alloggio mesi agosto-settembre. Tel. 89.61.521 (To)

AD ORTONA (Cuneo) affittere casetta indipendente 3-4 posti letto km. 1 dal mare (in campagna) da giugno a settembre. Tel. 644.654 (To)

A PAESANA aff. 700 m. in palazzina due alloggi arredati, giardino. Tel. 96.51.701 Vinovo (To)

A PIETRA LIGURE (Sv) affittere alloggio ammobiliato due camere, cucina, dotato di comodità per il mese di settembre e ottobre e anche gli ultimi 10 giorni di agosto. Tel. 695.956 (To)

A PIETRA LIGURE (Sv) affittere alloggio ammobiliato in complesso residenziale. Tel. 309.64.91 (To)

A PIETRA LIGURE (Sv) affittere mesi estivi, quattro posti letto, fronte mare, zona residenziale. Tel. 934.381 dalle 16 alle 19 Coaze (To)

A PIETRA LIGURE (Sv) affittere alloggio vicino al mare luglio e agosto. Tel. 500.152 ore pasti (To)

A PIETRA LIGURE (Sv) affittere alloggio soggiorno, angolo cottura, camera, servizi. Vicino al mare per il mese di agosto. Tel. 73.30.346 (To)

A PIETRA LIGURE (Sv) affittere alloggio vicino al mare settembre e seguenti. Tel. 300.820 (To)

A PIETRA LIGURE (Sv) 50 mt. dal mare affittere camera, soggiorno, angolo cottura. Tel. 323.257 ore pomeriggio (To)

A RODI GARGANICO (Foggia) affittere alloggio camera, tinello, servizi cinque posti letto, luglio-agosto. Tel. 800.91.67 (To)

A RODI GARGANICO (Foggia) alloggio nuovo, arredato, mesi luglio e settembre. Tel. 88.70.88 (To)

A SAMPEYRE (Cuneo) affittere alloggio arredato, due camere, cucina, bagno, mesi di agosto. Tel. 73.90.637 (To)

A SAN BARTOLOMEO (Imperia) affittere alloggio nuovo due vani e servizi, mesi luglio e settembre. Tel. 93.77.605 Giaveno (To)

A SAN BARTOLOMEO (Imperia) affittere alloggio in residence nuovo, con piscina, e campo da tennis, tre posti letto 150 mt. dal mare, da giugno in poi. Tel. 96.76.973 (To)

A SAN BARTOLOMEO (Imperia) affittere alloggio camera, cucina, angolo cottura, giardino privato, servizi 4/5 posti letto, maggio, giugno, luglio, settembre. Tel. 747.506 (To)

A S. MENAIO Garganico (Foggia) affittere alloggio tre camere, cucina, vicinissimo al mare da giugno a settembre. Tel. 375.259 (To)

A SANTA TERESA di Gallura (Sardigna) affittere appartamento tinello, camera, servizi (quattro posti letto) mesi da maggio a settembre. Tel. 352.632 ore pasti (To)

A SANTO STEFANO al Mare (Imperia) a 7 km. da S. Remo affittere alloggio ammobiliato, terrazzo, vicino al mare, quattro posti letto. Tel. 360.414 (To)

A SAUZE D'OULX, Jouvenceaux affittere mesi estivi alloggio quattro-cinque posti letto più box. Tel. 349.93.89 (To)

A SAUZE D'OULX (Torino) affittere mini alloggio con tre posti letto in residence con piscina. Tel. 610.650 (To)

A S. STEFANO (Imperia) affittere alloggio quattro posti letto, vista mare, terrazzo, mesi luglio, agosto, settembre, posto auto. Tel. 309.25.71 ore pasti (To)

A TORRE PELLICE (To) affittere in zona ridente, per tutto l'anno, a 50 km. da Torino, appartamento composto di grande camera, tinello, cucinino, servizi, convenientemente e completamente arredato. Disponibile due-tre posti letto, garage, cantina. Trattati preferibilmente con inquilino/a singolo o coppia di adulti. Tel. 638.209 ore serali (To)

Segue a pag. 32

ISTITUTO
LEONARDO DA VINCI

10123 - TORINO - Via Giolitti 33

Tel. 832.503 - 872.347

RECUPERO ANNI

anche con cambiamento di indirizzo scolastico

ABBREVIAZIONE DEGLI STUDI

LICEO SCIENTIFICO
RAGIONIERI - GEOMETRI
PERITI INDUSTRIALI

(MECCANICI - Elettrotecnici - Elettronici)

L'istituto, nel contesto di una lunga esperienza, garantisce:

- ★ un corpo insegnante selezionato e di sicura valentia didattica
- ★ attrezzature scientifiche di laboratorio e reparti di lavorazione che non trovano sicuramente riscontro in altra scuola di recupero.
- ★ un'azione valida ed attenta sotto il profilo dei suggerimenti, dell'assistenza e del controllo.

CORSI: DIURNI - PRESERALI - SERALI



ORGANIZZAZIONE SCOLASTICA

MINERVA-LEONARDO DA VINCI

Secondo noi è meglio una pelliccia oggi
che "mezza" pelliccia a dicembre.

Secondo te?

Facciamo un po' di conti.

Pensate alla svalutazione, poi ai costi crescenti, quindi alla legge della domanda e dell'offerta. Aggiungete che FIVI FURS è un laboratorio e non un negozio e può praticare prezzi "puliti" senza "ricariche".

E non basta.

In questo momento scegliete con tranquillità, addirittura su "misura" e, volendo, potete usufruire di un credito speciale, a rate e senza cambiali.

Allora?

Allora i casi sono due: oggi o una pelliccia da noi costa la metà oppure vale il doppio.

PER OGNI ACQUISTO UN DONO D'ARGENTO

ORARIO DELLE VISITE IN LABORATORIO
dalle 9 alle 12 e dalle 13 alle 19,30 sabato compreso

La vostra pelliccia può essere acquistata anche con una formula di credito bancario.



fivi furs

Laboratorio artigiano di pellicceria
aperto al pubblico

corso Trapani 95, Torino - telefoni 375962-386017

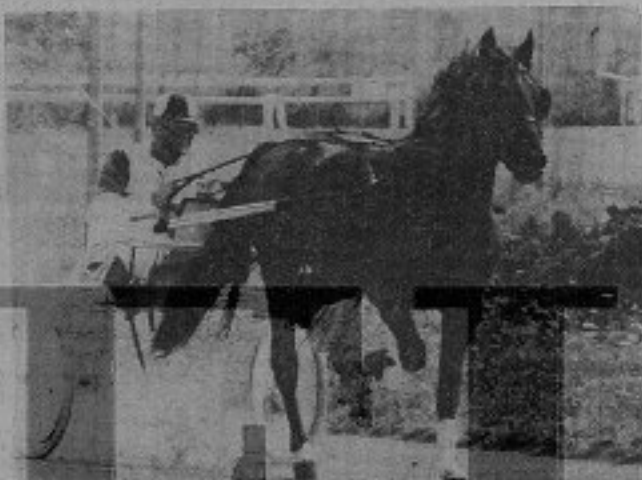
personaggi

Panorama

Al trotto, il frustino di Dio

Fino alla primavera scorsa don Vittorio Piuze era un qualsiasi curato di un paese dell'Oltrepò. Qualche domenica la passava all'ippodromo ma era un passatempo come un altro, al quale rinunciava volentieri se la Bronese, la squadra locale di calcio, giocava in casa. Ma dal marzo dell'anno scorso don Vittorio, sacerdote a Broni, un paese di 10 mila abitanti a 20 chilometri da Pavia, è il primo «prete-driver» d'Italia: l'unico ministro di Dio che guida i cavalli trottori. Da allora ha partecipato a 17 corse, ne ha vinte sei («sarebbero state sette se non mi avessero squalificato una volta per una andatura irregolare») e la gente in paese e in provincia ha cominciato a parlare di lui.

Trentatré anni, fisico atletico, sguardo bonario, originario di Viguzzolo, a due passi da Alessandria, don Vittorio è a Broni da cinque anni: i suoi parrocchiani lo amano per il suo modo spicciolo, informale di fare il prete. «È un giovane



Don Vittorio Piuze in una corsa di trotto

aperto, uno sportivo», spiega Felicina Scanarotti, agente di commercio a Broni: «e il suo dinamismo gli serve ad accattivarsi le simpatie dei giovani». Con i ragazzi si dà molto da fare, ha organizzato anche un torneo di calcio-serale in parrocchia», aggiunge Mario Salvaneschi, attore dilettante del Teatro dialettale bronese e titolare di una carrozzeria. «A Viguzzolo, prima di venire qui, giocava come centravanti nella squadra di calcio locale. È un buon prete ma la sua attività gli ha procurato dei fastidi: le beghine del paese si sono rivolte al vescovo di Tortona». Lui, don Vittorio, nega decisamente di aver creato problemi in Curia. «Nessuno mi ha mai rimproverato nulla, tutti mi stimano come prima. Il vescovo poi non l'ho mai sentito».

«Quello che fa don Vittorio durante il tempo libero non è peccato», dice il vescovo di Tortona, monsignor Luigi Bongianino. «In fondo non c'è dell'apostolato anche nell'attività sportiva? Io mi ero solo preoccupato della pubblicità che il fatto avrebbe potuto sollevare. Un timore che nasce dall'alone di semiclandestinità che circonda l'ippodromo bronese del San Contardo».

costruito da privati e mai riconosciuto ufficialmente dagli enti ippici è considerato «fuorilegge».

«Ma noi non facciamo nulla di male», si difende Adolfo Pisani, titolare di una impresa di pompe funebri e animatore dell'ippodromo, «gli enti ippici ci tollerano da molto tempo». «Niente scommesse, niente guadagni. Qui si corre solo per passione», conferma don Vittorio.

E i cavalli dove li trova? L'anno scorso gli regalarono un puledro di tre anni, Karanazov: «L'ho venduto subito, non andava». Quello di adesso si chiama Pirecco, un tre anni, figlio di Some Fire, un ottimo stallone. «Non è proprio di sua proprietà ma è come se lo fosse: glielo hanno affidato delle persone che credono nelle sue qualità di driver», spiega Pisani. Lo allena con un «ghig», un calessino simile al «sulky», da corsa, ma più pesante (alle riparazioni provvede il sacrestano).

Don Vittorio non ha ancora pensato a mettere a frutto la sua abilità in un ippodromo ufficiale per professionisti. «Troppo complicato, ci vuole la patente, io galleggiavo per hobby. E tutte le coppe che ho vinto le ho regalate ai miei chierichetti».

Negli Usa rubano le utilitarie (consumano molto meno)

«Se siete proprietari di una Golf diesel evitate di dormire dentro: rischiate di essere rapiti». Non è uno slogan pubblicitario della Volkswagen ma il parere di un esperto americano di assicurazioni, raccolto dall'autorevole quotidiano finanziario *Wall Street Journal*. All'origine di questo inquietante consiglio è un fenomeno che negli Stati Uniti si sta diffondendo in conseguenza della crisi dei rifornimenti petroliferi: i furti di automobili di media cilindrata che in un anno si sono, rispettivamente, raddoppiati e triplicati.

Minacciati dall'impena del costo della benzina e dal rischio di un improvviso razionamento del carburante, anche i topi d'auto americani si sono aggiornati, preferendo alle «spugne» della General Motors o della Ford che bevono anche 20 litri ogni 200 chilometri le più sobrie utilitarie Fiat, Volkswagen, Datsun e Honda. «Spariscono come pasticcini», ha detto un esperto, «e passano di mano con grande facilità».

A San José in California, la polizia ha scoperto una vera e propria «gang del Maggiolino»: capeggiata da un barman che tra un Martini e l'altro proponeva ai suoi clienti delle Volkswagen «come nuove» e a prezzi stracciati. A Filadelfia il Fbi ha sgominato una organizzazione che si era specializzata in «giapponesi».

Ma la bestia nera degli assicuratori americani non è solo quella dei furti autentici. Infatti per sbarazzarsi delle loro grosse insaziabili otto cilindri che nessuno vuole più, molti automobilisti assoldano ladri professionisti (la tariffa è di 300 dollari) per far «sparire» la loro berlina e poter così chiedere il rimborso alla loro compagnia.

La nota di Ito De Rolandis



Il cronista racconta: un truffatore vende una villa abitata

Lo scorso anno in Italia sono state compiute 142.692 truffe. Di queste ben 32.750 sono state commesse a Torino. Naturalmente si parla di truffe denunciate: si va dal pacchetto di biscotti venduto a Porta Palazzo come stacca di sigarette, alla cessione di un biglietto della metropolitana di Londra spacciato come cedola delle migliori obbligazioni del Regno di Sua Maestà Britannica.

Una delle truffe più affascinanti (Arsenio Lupin insegnava che anche nella criminalità c'è un'arte) accadde ad un notissimo dentista torinese che per l'occasione chiameremo Paolo Rampone, cavaliere della Torino-bene con studio attrezzato a cabina della Enterprise, infermiere che la buon'anima di Mascario avrebbe messo in prima fila, centomila per estrazione anestetico escluso.

Un giorno si presentò dal dottor Rampone un signore dal portamento distinto: «È per un'otturazione di un canino — spiegò — mi fa un male bestia, e col mio lavoro...».

«Che mestiere fa?», domandò il dentista. «Sono addetto ai fallimenti, in tribunale. Non le dico il lavoro che c'è in questi giorni, con la lira che va giù, l'oro che va sù, è un disastro». Ai fallimenti, ha detto... interessante. Chissà quali e quante occasioni le si presentano... «Certo. Pensi che si vende al 10 per cento del prezzo reale...». Il dottor Rampone si fece promettere dallo sconosciuto che l'avrebbe avvertito alla prima vera occasione.

Passarono le settimane e le sedute, oltre al canino vennero otturati anche premolare e molare. Poi un giorno... «Dottore ci siamo. C'è una villa che è un sogno. Lei conosce la famiglia...?». «Quelli dei tessuti?». «Certo! Ebbene... falliti!». «Falliti?». «Non hanno più una lira. La loro villa, sulla collina, verrà messa all'asta». «Incredibile», aggiunse il dentista. «Questa è la vita, chi lo avrebbe mai detto, vero?». «Falliti!». «Già. Le interessa la villa? Lei calcoli il 10 per cento del valore reale, quindi...». «Si può vedere?». «Ma certo, però, mi raccomando, con discrezione... il fallimento non è ancora stato concordato, c'è la cassazione di mezzo, il segreto istruttorio, la notifica d'appello,

lei sa come è la legge... discrezione!».

Il dentista dette tutte le garanzie e il giorno dopo con la moglie andò a vedere la villa in questione, una delle più belle della collina torinese, circondata da un parco fiabesco.

Passò ancora una settimana e poi arrivò allo studio l'intraprendente sconosciuto: «È fatta! Le piace la villa?». «Moltissimo, anche mia moglie è rimasta entusiasta». «Bene! Verrà messa all'incanto al prezzo base di cento milioni». «E questo cosa vuol dire?». «Vuol dire che se nessuno risponderà, il prezzo rimarrà quello». «Ossia... cento milioni?». «Si capisce». «E come è possibile?». «È affar mio, lei è stato così gentile, mi ha trapanato il canino, il premolare; mi ha anche messo il salivario...». «Per carità... non ne parliamo neppure». «Lei è al corrente come si paga al tribunale vero? Solo in contante, assegni no, biglietti da centomila. Io domani passerò da lei con l'atto di vendita, mi faccia trovare la somma in questione».

Ed all'indomani l'affare venne concluso. «Dottore, c'era un altro concorrente che ha offerto la stessa cifra, ma alla fine l'abbiamo spuntata». Al dentista venne consegnato un foglio di carta bollata sul quale era stato scritto: «Il tribunale di Torino cede al dottor Paolo Rampone la villa già dei signori... etti al prezzo fallimentare di lire cento milioni». Chiunque si sarebbe accorto del falso, ma il truffatore aveva agito con tanta maestria che il dentista era rimasto, come si dice in gergo, imbambolato. Prima di andarsene il malfattore fece ancora una precisazione: «Dottore, ora possiede una villa fantastica. La prego, non ne prenda possesso prima di domenica. Mi dia tempo di registrare gli atti...». Venne la domenica, il dentista andò alla villa con tutta la famiglia. Per l'occasione aveva fatto venire da un paese vicino alcuni parenti. «Venite a vedere una favola... e a un prezzo convenientissimo». Suonò al cancello e disse di essere il nuovo proprietario perché l'altro era fallito... Non fu facile convincerlo che il proprietario non aveva subito nessun tracollo finanziario, che non aveva nessuna intenzione di vendere la sua villa e che l'intraprendente intermediario era un imbrogliatore.

attualità

TIME

curiosità

OCCHIO

L'ultima regina di Olanda

Guglielmina, Giuliana e ora Beatrice. Ha 42 anni, tre figli, è sposata dal 1968 con Claus von Amsberg, un diplomatico tedesco che durante la sua gioventù fece parte della Hitlerjugend. Sarà anche l'ultima regina d'Olanda: poi, sul trono, salirà un maschio. Guglielmina, la «regina di ferro», rimase sul trono cinquant'anni attraverso due guerre; Giuliana, la «regina buona», ha regnato 32 anni.

Quattordici milioni di olandesi stanno attendendo alla prova la nuova regina Beatrice; e non sarà una prova facile da superare per questa donna che ha avuto a disposizione ventiquattro anni per prepararsi alla successione.

Beatrice ha saputo costruirsi una personalità molto precisa fin dalla giovinezza: in incognito ha fatto parte dell'Esercito della Salvezza, frequentando per nobili scopi i quartieri malfamati di Amsterdam. Lei e il marito sono sempre stati assidui frequentatori di artisti, hanno trascorso diverso tempo, per motivi di studio, in Unione Sovietica e in Cina.

La nuova regina, dunque, non appare isolata dal resto del paese, come in un certo senso è accaduto a sua ma-



Beatrice d'Olanda con il marito Claus von Amsberg

dre Giuliana. Perché Giuliana, donna vicina al popolo e regina benivola, ha sempre privilegiato di sé l'immagine più privata che quella pubblica. Per i suoi trentadue anni di regno Giuliana è stata una moglie severa e una madre ansiosa (la sua ultima figlia, Maria-Christina, rischiò di rimanere cieca e lei, la madre, tutto tentò per evitare la tragedia ricorrendo anche a oscuri santoni). Gli olandesi amano la sua discrezione e il suo amore per la famiglia, la sua dolce immagine di vecchia signora apparentemente fragile.

Beatrice appare in una luce «moderna»; e forse questo non è male oggi che il paese sta attraversando una grave crisi economica dopo

essere stato per anni una delle «locomotive» dell'Europa. Il governo, una coalizione di democratici-cristiani e di liberali, ha scelto la via impopolare dell'austerità: il primo ministro, Andreas van Agt, ha deciso di bloccare i salari fino al luglio 1980 e in Parlamento ha suggerito ai suoi connazionali di rinunciare a una birra al giorno.

In queste circostanze il Paese ha dunque bisogno di una guida ferma e sicura e la successione al trono potrebbe procurare all'Olanda una nuova spinta. E forse questo uno dei motivi che hanno convinto l'anziana regina Giuliana ad abdicare in favore della giovane Beatrice.

Mestiere? Rompiballe

C'è un signore — la logica ci consente di immaginarlo alto e robusto — che, dalla serie di dati emersi dal censimento demografico, risulta di professione rompiballe.

A classificare così la sua peraltro onestissima attività, non è la fantasia un po' goliardica di un impiegato, ma un libro dell'Istat, l'Istituto Centrale di statistica, che ha raccolto in una pubblicazione tutte le attività che vengono esercitate nella nostra società, dividendole anzitutto per gruppi, nell'ambito di questi per classi e nell'ambito delle classi per categorie.

Il mestiere di avvocato, per esempio, porta il numero 152: vuol dire che l'avvocato fa parte, nell'ambito del gruppo 1 (professioni liberali, tecniche e scientifiche), della classe 5 (magistrati, avvocati e notai) e della categoria 2 (avvocati e procuratori).

Il libro serve per catalogare con esattezza il lavoro di ciascuno al momento del censimento o, come si legge nell'introduzione, di «altre rilevazioni che prendono in considerazione gli aspetti professionali».

Si parla tanto, oggi, di qualificazione professionale e di specializzazioni: nella terza parte di questa pubbli-

cazione sono elencate più di un migliaio di voci, che indicano proprio i diversi incarichi che un lavoratore può ricoprire all'interno di una categoria. E qui sta il bello.

Si dirà: «Il mio amico Giuseppe fa il vetraio». Ma fa il giraruote, il tappalo, o il tappalo a puntello? O, ancora, il boccarolo? E l'abbottatore e l'abbottatore non sono due mestieri simili: il primo rientra nella categoria «condizionatori del tabacco», il secondo è un calzolaio.

E il nonzolo e vanzolo non sono, come erroneamente si potrebbe ritenere, l'ottavo e il nono dei nanetti di Biancaneve in una commedia musicale. Sono sacrestani.

E lo sfarfallatore? È un collega del rompiballe e del vuotavasi: lavorano tutti e tre col tabacco. Nel senso che ognuno ha un suo da fare con le balle di tabacco.

Ci sono persino il supervisore e l'arcivescovo, che è poi un «lavoro» catalogato nel primo gruppo (quello delle arti liberali). Ed è talmente perfezionista, questo libro, che c'è anche un gruppo riservato alle condizioni «non professionali»: i pensionati, gli studenti, quelli che cercano lavoro, i bambini, e — cosa assai discutibile — le casalinghe.



Svaghi sulle Alpi di casa nostra



Gli ultimi dieci anni, con il «boom» dello sci, hanno visto una crescita massiccia delle presenze turistiche invernali su tutto l'arco alpino italiano; anche d'estate però la montagna resta meta frequentata e, specie nei centri maggiori, offre una gamma di divertimenti e di occasioni per trascorrere la giornata che non hanno nulla da invidiare alle spiagge più frequentate. Vediamo che cosa si può fare sulle Alpi di casa nostra.

discesa lungo il vallone del Cros.

Un'escursione da non perdere è quella alla Valle delle Meraviglie e ai suoi splendidi graffiti rupestri del Neolitico: con un'ora di marcia dal termine della strada si arriva al Monte Bego (ora in zona francese), ma è possibile partire da Limone in «jeep» e quasi senza camminare compiere tutta la visita delle incisioni. Ad agosto ogni giorno gite in pullman per Nizza e Montecarlo.

del Sommeiller dove funzionano due skilifts, un rifugio-albergo e la scuola di sci; in pochi minuti può andare in Francia, a Modane, attraverso il traforo del Fréjus di imminente inaugurazione o (molto più consigliabile) può passare il confine a Melezet e attraverso il Colle della Scala (preferibili auto non molto ingombranti) raggiungere la valle di Nevache.

Cesana-Claviere

Cesana-Claviere (provincia di Torino, 1350-1760 metri, 94-100 chilometri da Torino). Ogni sabato e domenica un gruppo di accompagnatori di media montagna organizza escursioni di varia difficoltà. La più classica è la salita al Monte Chaberton, 3130 metri, dove rimangono i ruderi del forte più alto d'Europa (il 10 agosto vi è la gara da Claviere alla cima della montagna e discesa sul versante di Cesana). Il 16 agosto a La Coche, raggiungibile da Claviere con una buona strada sterrata o in seggiovia, la giornata è dedicata alla festa della montagna, con canti, danze, e ar-

rampirate sulle palestre rocciose.

Le scuole di sci di Sansicario e di Claviere organizzano ogni sabato e domenica giornate sciistiche a Les Deux Alpes, a un'ora di viaggio dal confine italiano: il costo per un giorno, comprendente pranzo, trasporto, abbonamento agli impianti di risalita e assistenza di un maestro, è di 28 mila lire. Briançon è appena al di là della frontiera e merita di essere visitata per il forte e lo splendido centro storico ricco di botteghe costruite dall'architetto Vauban. Inoltre Briançon possiede un imponente centro sportivo dotato anche di piscina da 50 metri, pista da atletica e stadio del ghiaccio (costo d'ingresso, intorno alle 2000 lire).

Courmayeur

Courmayeur (provincia di Aosta, 1224 metri, 150 chilometri da Torino). L'azienda di soggiorno ha elaborato un programma che offre occasione di divertirsi per tutti: il 2 e 3 agosto premio di pittura per ragazzi al Col Chérouit, il 6 maratona di nuo-

to nella piscina ai duemila metri della Courba Dzeleuna; l'8 slalom sull'erba a piedi (cioè corsa fra i paletti lungo un prato in discesa); l'11 gara in discesa su carrette a quattro ruote costruite dai concorrenti; il 15 la classica festa delle guide e mille altre cose che vanno dai concerti d'organo in parrocchia al barbecue, dalle gare di aquiloni alla serata danzante al chiaro di luna il 20 agosto con l'elezione di Miss Montagna.

Macugnaga

Macugnaga (provincia di Novara, 1327 metri, 183 chilometri da Torino). Buona parte del programma turistico di agosto è improntato al folclore, al recupero delle tradizioni del popolo Walser. Sono organizzate visite guidate agli alpeggi, il 10 c'è la festa dell'emigrante, il 12 la festa della lana (con vendita di capi fatti alla vecchia maniera mantanara), il 14 la festa delle guide e la sera, un'occasione da non perdere, l'accensione del falò in baite e rifugi, con tutta la montagna che fiammeggia.

Anche per chi non vuole cimentarsi in ascensioni la natura offre facili alternative come la gita in Val Quarazza, al Lago delle Fate e alla bellissima cascata o ai ruderi delle miniere d'oro di Pestarena. Con due funivie si raggiungono i tremila metri del Monte Moro dove sui ghiacciai del versante svizzero è possibile praticare un ottimo sci estivo.

Cortina d'Ampezzo

Cortina d'Ampezzo (provincia di Belluno, 1224 metri, 548 chilometri da Torino, 417 da Milano). Enorme rete di rifugi e di sentieri, possibilità di ricorrere agli «Scolatoli», le celebri guide cortinesi, per arrampicate impegnative o facili salite sulle vie ferrate; molte funivie e seggiovie aperte. In agosto molte feste campestri, gare di marcia, di tennis, di bocce, di pesca, di minigolf, spettacoli folcloristici, concerti del coro della Sat. Non mancano appuntamenti importanti quali un torneo internazionale di hockey su ghiaccio e uno di pattinaggio artistico.

Limone Piemonte

Limone Piemonte (provincia di Cuneo, 1010 metri, 111 chilometri da Torino). Tutti i lunedì di agosto il cinema ospiterà concerti serali di musica da camera; più giorni la settimana sulla piazza principale spettacoli folcloristici e di animazione per i bambini. Poiché alcune seggiovie funzionano anche in estate, una bella gita, organizzata da un gruppo alpinistico locale, è quella che, nel corso della giornata, conduce alla capanna Morgantini con salita dal versante del Colle di Tenda e

Bardonecchia

Bardonecchia (provincia di Torino, 1312 metri, 90 chilometri da Torino). A Bardonecchia l'azienda di soggiorno organizza tutti i giorni gite per adulti, ragazzi e bambini di almeno otto anni. I prezzi che sono irrisori e comprendono anche l'assicurazione e il trasporto in pullman fino alla base della salita vanno dalle 2 alle 5 mila lire.

Chi non sa rinunciare all'auto ha ugualmente mete interessanti: in circa un'ora di viaggio può raggiungere i tremila metri del ghiacciaio

VISITATE mobilopoli IL MAXIMERCATO DELL'ARREDAMENTO



centro del mobile classico
centro del mobile moderno
centro camerette
centro salotti
centro rustico
centro cucine
vendite rateali 30 mesi

mobilopoli

MAPPANO (TO) - S. St. Torino - Leini - Tel. 011/998.02.05



APERTO TUTTI I GIORNI
DALLE 9 ALLE 12.30
DALLE 15 ALLE 19.30
INGRESSO LIBERO



Nel deserto, in Campagnola

Si è conclusa con successo la «Spedizione Ghibli». Il 20 dicembre due Campagnole Fiat con quattro giovani a bordo erano partite da Tunisi con un programma ambizioso: attraversare la Tunisia, l'Algeria, il Niger, la Nigeria, il Cameroun la Repubblica Centrafricana, il Sudan e l'Egitto per complessivi 15 mila chilometri.

Ecco il loro resoconto:

«Partiamo da Tunisi. La nostra prima meta è il massiccio dell'Air in Niger la patria degli uomini blu, i Tuareg. Di colpo arriva il ghibli, vento del deserto. La visibilità si riduce a pochi metri; la marcia si fa penosa. Avanziamo alla cieca alla ricerca delle «balise», mucchi di sassi, bidoni o pali infilati nella sabbia a diversi chilometri gli uni dagli altri che indicano la pista. Dall'Air scendiamo verso Sokoto, in Nigeria. Ecco nuovamente il ghibli: in un attimo siamo sommersi dalla sabbia. Quando ci liberiamo dalla sua stretta, il deserto è ormai alle nostre spalle: gli asini hanno sostituito i cammelli, ecco i primi baobab.

Entriamo nel Cameroun da nord, dopo aver attraversato Kono e Maidaguri. E' il nostro primo incontro con la fauna africana: elefanti, giraffe, antilopi, leoni, struzzi e uccelli esotici di tutti i tipi raccolti nell'immenso Parco di Waza. Il Centrafrica s'avvicina. Ce ne accorgiamo dal clima umido tipicamente tropicale: dalla vegetazione che è più fitta. Non si incontrano veicoli per giorni e giorni, lo stato della pista è pietoso.

Breve sosta a Bangui, dove gli archi di trionfo fatti innalzare dal depresso imperatore Bokassa contrastano violentemente con la povertà circostante. Appena fuori Bangui una nostra campagnola per evitare di scontrarsi frontalmente con un camion esce di strada e ribalta in un fosso. I passeggeri sono illesi ma si è spezzato il parabrezza e siamo costretti a percorrere 3 mila chilometri massacranti prima di poterlo sostituire.

Da Yuba, capitale del Sudan, seguendo il corso del Nilo, inizia la parte più interessante della spedizione: parchi di ripopolamento e il «cattle camp», accampamento della tribù dei Dinka, dove gli uomini si cospargono di cenere per evitare le punture degli insetti.

Vampe di sole accecante bruciano noi e quello che rimane della vegetazione: 50 gradi all'ombra. In media si

consumano 8 litri d'acqua al giorno. Dopo Khartoum si riprende a salire verso nord e ci viene incontro una civiltà fra le più affascinanti e misteriose: restiamo ore ad ammirare i templi di Naga e Mussawwarat El-Sofra, le rovine di Merowe, e le piccole ed inclinate piramidi di Jebel Barkal. Zone completamente desertiche dove non si incontra nessuno: avventurarsi è sempre pericoloso. Infatti, durante il percorso, incontriamo un ragazzo che chissà da quanto è alla deriva nel deserto da due giorni è rimasto senz'acqua: ormai sentiva la fine vicina. Quando ci ha visti ha pensato ad un miraggio!

A Wadi Alfa le campagnole vengono imbarcate su una chiatte che attraversa il lago Nasser in direzione di Assuan.

Eccoci finalmente, a Luxor, l'antica Tebe «dalle cento porte», capitale dell'Egitto faraonico dopo Memphis: templi, statue, obelischi, colonne e tombe ricordano una delle più complesse e suggestive civiltà mai esistite.

A malincuore la lasciamo per El Fayoum, la più grande e la più bella oasi dell'Egitto: siamo passati di colpo dal deserto a verdi distese coltivate ed irrigate da canali. Ormai le porte del Cairo sono a 130 chilometri, in poco più di un'ora siamo a Ghiza, una delle sette meraviglie del mondo: uno spettacolo insieme meraviglioso ed impressionante. □



Alcuni momenti della spedizione «Ghibli» in Africa: in alto, la campagnola Fiat nel deserto roccioso del Nord Sudan fra sbuffi di sabbia; al centro, i due fuoristrada Fiat in sosta alle rovine dei templi di Naga (Sudan); in basso, a sinistra, i quattro componenti del «raid» presso le piramidi di Mulakal (Sudan); a destra, mentre si passa accanto ai colossi di Memnon nella Valle dei Re: quanto rimane del tempio di Amenofi III



Nobel 5

Due donne per la scienza

Ultima puntata dei Nobel. Questo numero è dedicato a due donne che a distanza di anni hanno conquistato il premio scientifico più importante: Marie Curie, la scienziata più famosa, che con le scoperte del radio ha aperto un nuovo capitolo nello studio della materia e Rosalyn Sussman Yalow che, studiando proprio quegli elementi che trovano origine nella scoperta di Madame Curie, ha rivoluzionato il metodo di analisi del sangue

Le avevano detto: «Finirà segretaria»

NEW YORK — Rosalyn Sussman-Yalow è la seconda donna al mondo ad aver ricevuto il premio Nobel della medicina. L'evento è recente, del 1977. Il premio le è stato assegnato per lo sviluppo di una tecnica speciale, la verifica radioimmunologica del sangue e altri fluidi del corpo umano.

La tecnica, Radio-immuno Assay (R.I.A.), consente di misurare la concentrazione di centinaia di sostanze farmacologiche o biologiche. Di fatto, come vedremo, ha rivoluzionato la pratica medica. Rosalyn Sussman-Yalow ha compiuto la sua scoperta nel '59, insieme con un brillante collega, Solomon Berson, morto alcuni anni fa. Ma il Nobel lo ha diviso — metà a lei metà agli altri due — con il dottor Andrew Schally, di New Orleans, e Roger Guillemin dell'Istituto «Salk» della California, per la loro applicazione della R.I.A. allo studio degli ormoni del cervello.

Rosalyn S. Yalow, come si presenta e come si firma, è una piacente signora di 59 anni, di origine ebrea, bruna di capelli e con gli occhi marroni. Piuttosto alta, di figura svelta e col sorriso pronto, possiede una comunicativa e un'energia straordinarie. E, infatti, la sua scheda biografica è una continua sorpre-

sa. Innanzitutto, non è un medico ma un fisico nucleare, una delle prime della storia americana.

Il doppio cognome è dovuto alle sue convinzioni femministe: ha conservato il proprio Sussman, «in segno di autonomia» e preso quello del marito «per amore». Lavora in laboratorio otto ore al giorno e in casa sei: «Arrivo sempre a tempo per cucinare per la famiglia, fare le pulizie eccetera. Solo un giorno alla settimana ho un aiuto». È membro di due commissioni presidenziali, quella sulla difesa dalle radiazioni e quella sulla carriera delle donne. È condirettrice di una rivista scientifica e appare periodicamente alla televisione in programmi per le scuole.

Ammirata e persino temuta nella comunità medica per la sua intelligenza e preparazione, Rosalyn Sussman-Yalow è amata e assistita dagli amici per la sua spontaneità e semplicità nella vita privata. Quando le consegnarono la metà del premio Nobel, cioè 72.500 dollari, corse a metterli in banca, spiegando che «non aveva mai posseduto un capitale in vita sua». Il tempo libero lo dedica al giardinag-

gio (è un'esperta di fiori) o alle gite con i figli, ormai cresciuti: Benjamin, un analista di sistemi elettronici dell'università di New York, e Elanna, laureata di recente in psicologia infantile all'università di Stanford, California. Suo marito, anch'egli fisico e anch'egli impegnato come lei il sabato («Stiamo poco insieme», sospira) la definisce «un'entusiasta». «Patela parlare di fisica nucleare, femminismo, bambini — proclama — e non smetterà mai».

Rosalyn S. Yalow parla volentieri della propria vita e delle proprie convinzioni. Figlia di immigrati ebrei che avevano dovuto sempre lavorare duramente e non avevano avuto l'opportunità di studiare si era gettata a capofitto nella scuola, a New York, gareggiando con l'unico fratello, Albert. «Due furono le figure dominanti della mia adolescenza — ricorda —. Una fu Marie Curie, la mia eroina: con grande soddisfazione due anni fa ho prodotto per la tv americana un programma in cinque parti sulla sua esistenza. L'altra figura dominante fu il mio professore di chimica al liceo Walton, che mi incoraggiò a studiare fisica. Era-

vamo prima della guerra, per una donna era una cosa inconcepibile. Tutti gli altri mi profetizzavano che avrei finito col fare la segretaria e infatti, per precauzione, imparai stenografia e dattilografia, ma con tipica forza di volontà, Rosalyn si iscrisse all'università Hunter, facoltà di fisica e chimica nel 1938, a soli 17 anni.

Con qualche imbarazzo, il premio Nobel confessa che da allora collezionò lauree. Chiamata a insegnare come assistente all'università dell'Illinois si specializzò in fisica nucleare. In quel periodo incontrò anche il futuro marito, di discendenza ebrea come lei, e appassionato ai suoi stessi studi, Aaron Yalow, figlio di un rabbino. Si sposarono nel '43, due anni prima di una terza laurea. Nel '46 tornarono a New York, lei per insegnare all'università Hunter fino al '50, anno in cui si trasferì al «Veterans Hospital». «Fu la mia fortuna — commenta — perché proprio in quel momento iniziava il programma nazionale di applicazione della fisica nucleare alla medicina, e si affiancava a me Solomon Berson».

Rosalyn Sussman Yalow fu spinta a dedicarsi al programma dalla convinzione che la fisica nucleare dovesse essere usata «per il bene, non la distruzione dell'umanità». «La guerra — asserisce — aveva spinto geni come Fermi a studiare le applicazioni belliche della nuova, mirabolante energia. Ma essa era infesa ad accelerare il progresso non a ritardarlo».

Dapprima i due ricercatori si soffermarono sul ricorso all'iodio radioattivo nella diagnosi e nel trattamento delle disfunzioni della tiroide. Più tardi, misurarono il volume del sangue con radioisotopi di fosforo e potassio. Infine, ancora con lo iodio radioattivo, individuavano l'insulina e altri ormoni e proteine in modo tale da definire i metodi con cui il corpo produce o distrugge tali sostanze. Nel corso di questi studi elaborarono la loro rivoluzionaria tecnica della verifica radioimmunologica del sangue. Poiché essa misura con estrema precisione le sostanze del sangue e degli altri fluidi umani prima non determinabili, segna una pietra miliare nella storia della medicina. Un esempio. Nel '59, quando la mise a punto, il premio Nobel e il dr. Berson constatarono una differenza fondamentale nei diabetici adulti e nei

diabetici bambini. Scoprirono cioè che i primi avevano un eccesso di insulina, i secondi una deficienza; sino a quel momento, i medici avevano parlato solo di deficienza.

«Da quell'istante — dichiara Rosalyn Sussman Yalow — guardammo con occhi nuovi molti fenomeni. Ci servimmo della R.I.A. per misurare gli ormoni della crescita in bambini insolitamente piccoli. Ce ne servimmo per stabilire se la sterilità deriva da una carenza di ormoni del sesso. Grazie alla R.I.A. riuscimmo ad accertare quando un'ulcera poteva essere curata e quando invece doveva essere operata. Riuscimmo anche a controllare se il sangue usato per le trasfusioni rischiava o no di provocare un'epatite».

Oggi, la tecnica ha un impiego universale. Per esempio, la polizia la usa per scoprire se qualcuno ha preso eroina o Lsd, le due potentissime droghe: o se è stato avvelenato nascondamente col curaro.

Nel '76 fu insignita dell'Albert Lasker, un premio per la medicina di base, la prima donna al mondo ad ottenere il riconoscimento. «Mio marito disse che era un presagio del Nobel, ma non gli credetti. Una sola donna l'aveva avuto in precedenza in medicina, Gerty Cori nel '47, che l'aveva divisa col consorte. Invece aveva ragione lui».

Aaron Yalow definisce «tipico» il comportamento di sua moglie a Stoccolma alla consegna del premio. Rosalyn non parlò soltanto di medicina e di fisica, spezzò anche una lancia in favore del femminismo. «C'è ancora troppa gente — proclamò — donne comprese, che crede che il posto della donna sia la casa e basta. Quasi tutte inoltre pensano che una donna non dovrebbe aspirare a conquistare più mete del marito. Ebbene non mi illudo che l'eguaglianza sia a portata di mano, ma ci stiamo muovendo in quella direzione, noi donne dobbiamo avere fede in noi stesse perché altrimenti nessun altro l'avrà».

La luce

NELLE foto ricordo del congresso Solvay, fra colletti inamidati, cravattini, barbe curate, baffetti, un volto dolce sotto capelli grigi a onde. Madame Curie, l'unica donna ammessa alla maggiore manifestazione scientifica dei primi del Novecento. Due volte premio Nobel, considerata la più nota scienziata di tutti i tempi, era nata a Varsavia nel 1867 e il suo nome da ragazza era Maria Skłodowska. Figlia di professori universitari, fin da bambina Maria è la prima della classe: medaglia d'oro alle elementari, alle medie e al ginnasio. Solo per l'università sorgono problemi. In Polonia gli studi superiori sono preclusi alle donne, e il padre rimasto solo a mantenere la famiglia dopo la perdita della moglie, non può permettersi di mandare in Francia, a studiare alla Sorbona i quattro figli.

«Mia madre — racconta Eva Curie, figlia di Maria e di Pietro Curie in un libro sulla vita della scienziata — fece un patto con la sorella maggiore. «Noi possiamo allearci» — le disse —, con i nostri risparmi tu andrai a Parigi. Io intanto farò l'istitutrice e ti manderò denaro. Quando tu sarai dottoressa guadagnerai abbastanza da farmi venire alla Sorbona».

Lunghi anni di attesa e, quando ormai la Francia sembra irraggiungibile, arriva la lettera della sorella: «Mi sposo, e quindi l'anno prossimo potrai venire ad abitare con me e con mio marito».

A Parigi Maria passa le giornate alla Sorbona. E' sempre la prima della classe. Primi banchi, occhi attenti, appunti. «La chioma bionda cenere — scrive sempre la figlia — ammirata dai compagni di stu-

Migliaia di spettatori per «l'universo»



La proiezione di diapositive e filmati sull'universo organizzata da «Illustratofiat» la sera del 27 maggio 1980 e presentata dal professor Tullio Regge ha avuto un successo di pubblico superiore a ogni attesa: centinaia di persone sono state invitate a un successivo incontro





Maria Curie al lavoro nel suo laboratorio

misteriosa di Madame Curie

di, ma i giovanotti non interessano la studentessa...

La sera si chiude nella sua stanzetta a studiare matematica, fisica e chimica. Spesso si dimentica di mangiare. E, naturalmente, quando viene il giorno della proclamazione per la licenza, il suo nome è il primo della lista.

L'incontro con Pietro Curie cambierà — ma nemmeno poi tanto — la sua vita.

Lui è uno scienziato non più molto giovane che ha dedicato la sua esistenza alla ricerca. I primi discorsi ovviamente non possono che cadere su problemi di fisica e di matematica, un amore per la scienza che li accomuna. Incontri sempre più frequenti e conclusione col matrimonio. Anche se la giovane polacca ha sempre dimostrato perplessità: temeva che la sua passione per la ricerca venisse intaccata dall'unione con un uomo.

Nella famiglia Maria mette la stessa serietà, lo stesso impegno e amore che ha per la scienza. E' un'inaspettata brava donna di casa e poi ottima madre, piena di attenzioni per i propri figli. Ma non sacrifica certamente il tempo da dedicare allo studio: deve preparare la tesi in fisica sperimentale. Le sue ricerche partono dall'esperienza di un fisico, Henri Becquerel. Becquerel aveva osservato che i sali di uranio emettono raggi spontaneamente anche se non sono illuminati, incidono una lastra fotografica avvolta in carta nera e, come i raggi X, scaricano un elettroscopio.

Affascinata da questa esperienza, Maria si getta nella ricerca con lo spirito di sempre. Le viene subito l'idea che altri minerali abbiano la stessa proprie-

ta. Prova, sperimenta e trova le tracce ricercate nella pechblenda (ossido di uranio). E subito pensa che ci debba essere un elemento ancora sconosciuto in chimica, più attivo dell'uranio. E' il primo passo verso la scoperta del radio. Pietro Curie, visti i risultati della moglie e analizzate le sue considerazioni, si unisce a lei nella ricerca della nuova sostanza.

Ora non si sa bene quale sia stata la parte dell'uno e quale quella dell'altra nelle scoperte che seguirono, perché nei loro appunti si legge sempre «noi abbiamo osservato, noi abbiamo trovato e dimostrato...». In effetti, dopo mesi di inutili tentativi per separare il radio dalla pechblenda, Maria e lasciata sola dal marito nella ricerca: «E' meglio che a questo punto ci dividiamo — le aveva detto — per non sciupare tempo vanamente: tu continui e io vado avanti in altri studi». Lei, instancabile e ostinata, prosegue il lavoro che ormai sembra non dare frutti, e alla fine il successo. Ottiene un grammo di quella materia meravigliosa che nella stanzetta buia del laboratorio brilla di una tenue e misteriosa luce azzurra.

Il Nobel non si fa attendere. Viene conferito nel 1903 a «Pietro e Maria Curie». Con il Nobel arrivano gli onori, ma soprattutto i soldi per allestire un laboratorio moderno ed efficiente in cui lavorare tutti uniti, con giovani assistenti. Ma Pietro Curie non potrà sfruttare le nuove risorse che gli vengono offerte: muore poco dopo, travolto da una carozza.

Profondamente colpita, la donna riprende lentamente le ricerche sulle radiazioni. Nel 1911 le viene assegnato il secondo No-

bel, questa volta per la chimica. Nel discorso per la premiazione Maria vuole per prima cosa ricordare il marito: «Il lavoro chimico avente lo scopo di isolare il radio dallo stato di sale puro è stato realizzato specialmente da me, ma si trova unitamente legato all'opera comune. Credo dunque (...) che l'alta distinzione costituisca un omaggio alla memoria di Pietro Curie».

Maria Curie, scienziata di fama, madre adorata, diventa il simbolo delle più antiche femministe, la rappresentante delle loro aspirazioni — da sempre mortificate. Per lei successo e notorietà che la porteranno negli Stati Uniti, dove è accolta con gli onori di un capo di Stato; ma anche qualche invidia, qualche attacco personale per questa polacca venuta a invadere il terreno della scienza francese, salvo poi a diventare subito un delizioso frutto locale quando all'estero le vengono attribuiti importanti riconoscimenti.

Fino alla morte (4 luglio 1934) la sua vita rimarrà quella di sempre; fra provette del laboratorio e le lunghe passeggiate con le figlie. I suoi amici più cari: i familiari, ai quali rimase sempre molto legata. I suoi conoscenti: gli scienziati più noti, fra cui Einstein che le esprimeva le sue rivoluzionarie teorie nelle pause dei congressi o durante qualche scampagnata, fra i sorrisi delle figlie che di rimbalzo lo sentivano dire: «Capisce? Io ho bisogno di sapere cosa succede esattamente alle persone chiuse in un ascensore, quando questo cade nel vuoto». Ferratissima in matematica e in fisica, Maria era una delle poche menti preparate a capire questi discorsi.

Gian Paolo Minucci

TuttoMobili

Sede:
Via Galvani 22
via Pinelli 57

la più grande esposizione di Torino
con 4999 articoli su 8500 mq

	valore	realizzo
Camere da letto	980.000	550.000
Letti in ottone	540.000	280.000
Soggiorni componibili	870.000	550.000
Scarpiera	93.000	45.000
Divani letto matrim.	380.000	200.000
Divano letto	180.000	100.000
Salotto matrim.	750.000	380.000
Attaccapanni	45.000	25.000
Materassi molle	65.000	30.000
Materassi lana	120.000	75.000
Materassi molle	40.000	20.000
Camere Rinascimento	2.650.000	1.650.000
Salotto barocco in pelle	1.950.000	1.100.000
Armadori veneziani	450.000	280.000
Poltrona letto Peltex	240.000	140.000
Ingresso completo	198.000	100.000
Salotti in pelle	1.400.000	1.050.000
Camere letto veneziane	1.800.000	1.250.000
Salotto barocco velluto	1.200.000	650.000
TV COLOR	850.000	550.000
Sedie impagliate	32.000	18.000

200 lampadari con sconti del 50%
La ditta Tuttomobili è sempre imitata mai uguagliata

TuttoMobili

COLPO DI GRAZIA

FIERA DEL MOBILE

ISTITUTO OREGLIA

Specializzato preparazione impieghi
Preparazione per pubblici concorsi

Corsi diurni e serali di:

Dattilografia - Stenografia - Comptometer, Calcolatori elettrici ed elettronici - Paghe e contributi - Consulenza sindacale - Lingue - Contabilità aziendale e Contabilità meccanizzata

Corsi biennali per Segretarie d'ufficio (indirizzo tecnico-commerciale); Segretarie d'ufficio (indirizzo Contab. di Mano d'Opera)

Corsi annuali per Aiuto segretarie - Stenodattilografe (1° e 2° livello) - Operatori e Operatrici contabili

TORINO - VIA CERNIAIA 22 - TELEF. 537.157

Sconti particolari ai dipendenti FIAT-LANCIA e loro familiari

VVUU

UN'ESPLOSIONE di «MODA GIOVANE» e DI CLASSE

VVUU

ABBIGLIAMENTO

MODELLI - COLORI - PREZZI

10% DI SCONTO AI DIPENDENTI

10122 Torino - Via Del Carmine 2 - Tel. (011) 556249



Una grande vittoria dell'Iveco nella Coppa Europa

di FRANCO LIISTRO

Dopo il successo in Coppa del Campioni, nello scorso marzo, della squadra di basket, un'altra compagine della Sisport Fiat — quella dell'Iveco — ha raggiunto il massimo alloro in campo europeo. L'Iveco ha così bissato il successo del 1979 a Lisbona, battendo ancora una volta gli avversari che già nella capitale portoghese avevano tentato di impedire l'affermazione torinese: i tedeschi del Wattenscheid, i francesi del Racing di Parigi, la Stella Rossa di Belgrado.

Alla partenza della squadra per Madrid non erano pochi dubbi sulle possibilità di successo dell'Iveco, sia per le non perfette condizioni di alcuni elementi di pun-

ta sia per l'improvvisa assenza di Pietro Mennea, bloccato a Fiumicino da dolori muscolari. Quanto poteva influire sull'esito finale il «forfait» del grande campione? Alla resa dei conti l'assenza ha avuto un peso soprattutto psicologico ma una volta in ballo tutti, quanti gli atleti hanno trovato la propria giusta misura liberandosi da ogni timore.

In effetti, a vincere non è stato il singolo ma la squadra intera, dal più anziano al più giovane, senza distinzione. Già al termine della prima giornata di gare l'Iveco conduceva con 11 punti un margine discreto che però non era sufficiente a brindare. Il successo si è de-

lineato nel pomeriggio di domenica 25 maggio, giornata piovosa, tipica della primavera madrilenia: una gara dopo l'altra, inarrestabili, gli atleti dell'Iveco hanno conquistato punti dopo punti gettando le basi di una vistosa vittoria.

Poi, sotto le luci dei riflettori dello stadio di Vallehermoso, il trionfo finale col capitano Armando De Vincenzi ad alzare il trofeo. Al termine 32 sono stati i punti di vantaggio sullo squadrone tedesco che annovera diversi campioni del mondo. Ancora più ampio il distacco sul Racing di Parigi che pure aveva ingaggiato alcuni velocisti africani. A oltre sessanta punti i sorprendenti campioni spagnoli del Vallehermoso di Madrid; poi, via via, tutte le altre squadre: Stella Rossa, Liegi, Amsterdam, Wolverhampton, Sporting Lisbona, Sparvagen di Stoccolma, gli irlandesi del Limerick.

Così, per la seconda volta consecutiva, la Coppa torna in Italia. L'Iveco ha conquistato un nuovo record perché un doppio successo è una novità per l'Italia: prima che dall'Iveco la Coppa fu vinta anche dal Rieti, alcuni anni fa, ma l'affermazione rimase un fatto isolato.

«La vittoria di Madrid — dice il professor Elio Locatelli direttore tecnico dell'Iveco — è stata forse meno sofferta perché siamo andati in Spagna convinti dei nostri mezzi, ma è stata una grande vittoria, voluta e conquistata da tutti con il massimo impegno. La formula della gara — due uomini in ogni specialità — anche se critica, finisce per premiare la squadra più completa. Giustamente non viene premiato chi ha più «stelle» ma chi

ha più atleti di valore medio superiore».

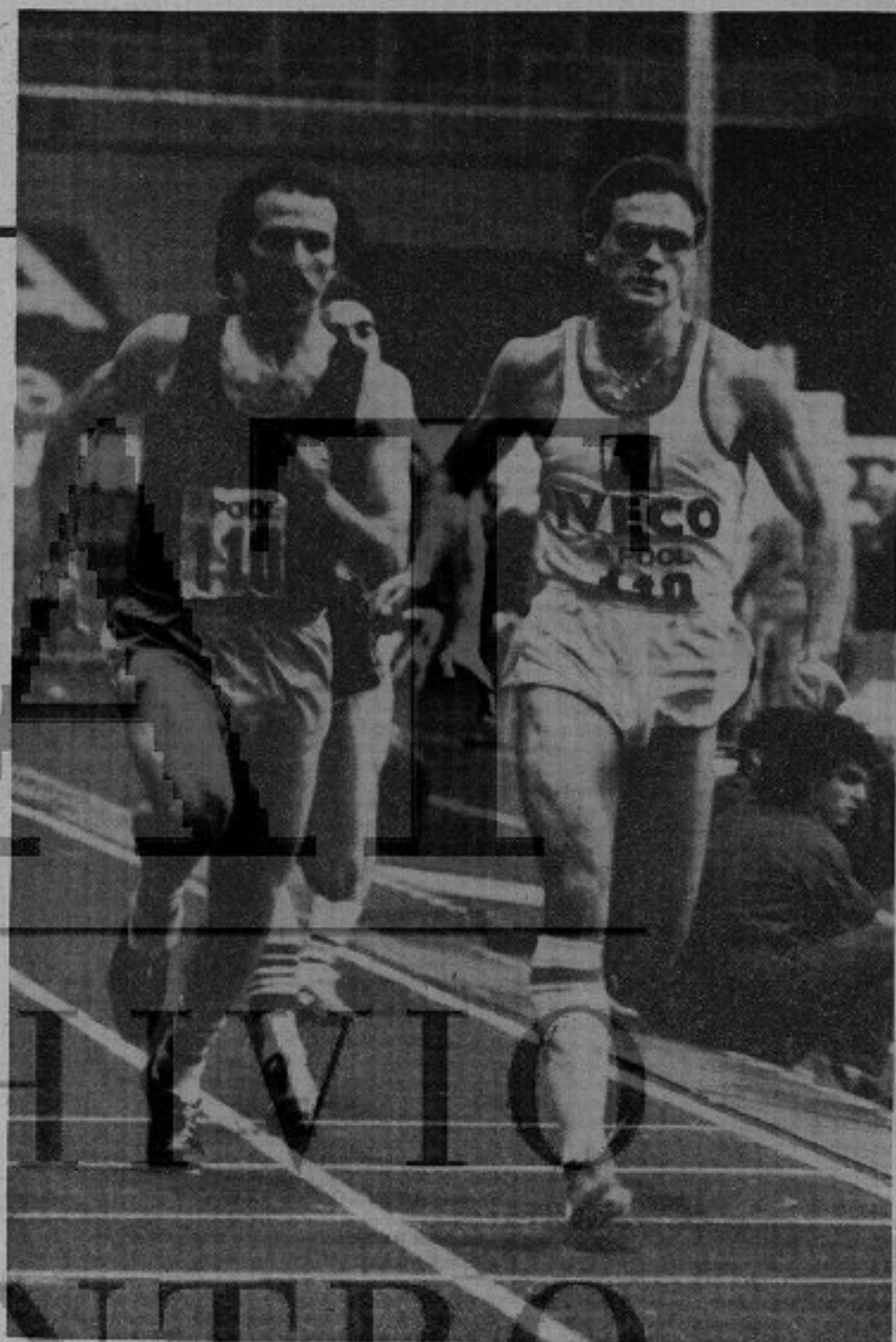
«Sono rimasto stupefatto dalla regolarità di quelli che sono considerati anziani — ha detto ancora Locatelli —: Ballati, Buttari e De Vincenzi sono tutti di una professionalità fuori discussione. Arrivano alle gare sempre preparati e concentrati. Però la vittoria è anche di coloro che, in precarie condizioni, non si sono tirati indietro conquistando piazzamenti e punti determinanti. Su tutti, Raise che, alla prima gara della stagione e con un piede in disordine, è arrivato a 2,16; Leporati, malgrado fosse influenzato, si è impegnato nei 5000 metri con estremo coraggio; il giovane Vagnarelli che non ha deluso al suo primo impegno internazionale in una batteria che lo poneva al confronto con il tedesco Vulbek (quarto ai mondiali sugli 800 metri).

Il direttore tecnico ha concluso: «Ma lo spirito della squadra è apparso nel salto triplo: abbiamo dovuto chiedere a Meli, che aveva appena terminato la gara con l'asta, di saltare al posto di Marchetti che mezz'ora prima della gara si era infortunato gravemente durante il riscaldamento. Ebbene: Meli ha risposto «obbedisco». Ha provato due volte il salto e poi si è lanciato in un triplice balzo da circa nove punti. Mancavamo di Mennea ma abbiamo avuto la conferma dei vari Malinverni, Lega, Zanini, Domenici, D'Auria, Fabbri, Mascialoni, Montefalchi che ancora per anni saranno la struttura portante della nostra squadra».

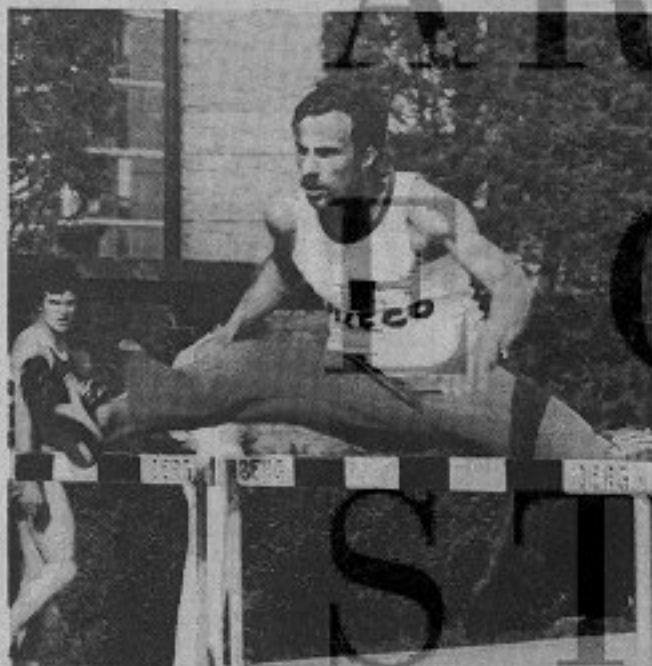
Uno dei più soddisfatti, al termine della competizione, era Giorgio Ballati: «Nella gara individuale — ha detto — sono arrivato terzo con un tempo cronometrico che è la mia seconda o terza misura

da quando vent'anni fa ho cominciato a correre. È stata una grande soddisfazione vincere la Coppa dei Campioni alla mia età e aver contribuito al successo dell'Iveco, che non esito a definire la migliore società italiana in fatto di atletica leggera. Ora farò ancora i campionati di società e poi chiuderò la mia carriera ai campionati assoluti di Torino».

Euforico era Pino Buttari, ventisettenne abitante a Latina, quarto agli europei di Praga del 1978. Ha commentato: «Abbiamo dimostrato di essere una squadra compatta, forte, in cui lo spirito di società sempre prevale. Merito, quindi, di tutti noi atleti ma anche dei responsabili tecnici che riescono a motivarci nel migliore dei modi».



Stefano Malinverni, uno dei pezzi forti dell'Iveco, ha vinto i 400 metri piani



Pino Buttari, da 12 anni dominatore sui 110 ostacoli



Giorgio Ballati, un «anziano», si è piazzato al terzo posto nella Coppa dei Campioni



Oscar Raise, un recupero importante in vista delle Olimpiadi

11 successi per la Trattori

di LIDIA GORLIN

La stagione del ciclismo è ormai in pieno svolgimento e in tre mesi di attività i corridori della Fiat Trattori hanno già alle spalle un bilancio più che positivo: 11 primi posti, 10 secondi posti e 3 terzi posti. Ma le cifre non contano molto perché l'importante non è tanto vincere quanto arrivare primi nelle corse importanti, che contribuiscono a conferire prestigio alla società (la squadra Fiat in 26 anni ha vinto circa 430 corse) e soprattutto, ai corridori.

La stagione agonistica degli atleti affidati a Giuseppe Graglia e al suo «vice» (per modo di dire) Italo Zilioli era incominciata in verità un poco in sordina. Nessuno però, era preoccupato: «I forti vengono fuori alla distanza», andava ripetendo Graglia, che dall'alto della sua sapienza professionale (da mezzo secolo è nel ciclismo) raramente sbaglia pronostici. Così infatti è stato, e in meno di due mesi sono arrivate undici vittorie.

Al Giro di Campania due tappe sono state appannaggio di Ghibaud che poi, per una caduta, ha perso la vittoria finale; Saccardi si è aggiudicato a Poggia il Giro del Gargano. Largo ai più giovani, all'inizio, ma poi inevitabilmente, sono venuti fuori i due capitani. Pedrigo, che da anni domina sulla scena del ciclismo nazionale dilettantistico, si è subito messo in mostra e ha fatto valere il peso della classe dello scalatore vincendo la Torino-Biella, il Gran Premio di Giussano e il Giro dell'Appennino Tosco-Emiliano.

Più clamorose ancora le vittorie (cinque) di Alberto Minetti, 23 anni, nativo di Ceva (Cuneo) al suo terzo anno alla «corte» di Graglia. Undici vittorie nel 1979, medaglia d'oro ai Giochi del



Alberto Minetti, il vincitore del Giro delle regioni

Mediterraneo nella 100 chilometri, vincitore del Trofeo Stadio che premia il miglior corridore dell'anno. Minetti ha incominciato la stagione in silenzio, alla ricerca della forma migliore. Prima ha fatto sua una tappa della Settimana Bergamasca, poi una corsa in linea nel Bresciano a Soprazzocco; infine via come un fulmine. Gregori, commissario tecnico della nazionale, lo ha convocato (insieme a Ghibaud) per il Giro delle Regioni, una classica corsa a tappe che al-

linea alla partenza il meglio del ciclismo mondiale e che da anni era terra di conquista per lo squadrone dell'Unione Sovietica e le altre compagini dei Paesi dell'Est.

Ma quest'anno la tradizione l'ha infranta il corridore della Fiat Trattori. Minetti è stato regolarissimo nelle prime due tappe mantenendosi a una manciata di secondi dal «leader» della classifica; nella terza, una vera e propria cronoscalata di una trentina di chilometri sull'Appennino emiliano, è

venuto fuori da gran campione aggiudicandosi la tappa e vestendo la maglia di capoclassifica con un vantaggio che nessuno è più riuscito a scalare.

Racconta Alberto Minetti: «Devo dire grazie anche a Boeris (il fornitore delle bici della squadra della Trattori) perché in quell'occasione mi ha messo a disposizione una bici superleggera di 7,600 chilogrammi. Mi sembrava di volare». Il corridore, anche dopo la vittoria, non si monta la testa: «Vincere il Giro delle Regioni è importante per un dilettante italiano perché ci si batte fianco a fianco con «professionisti» dell'Est e i più forti corridori europei e americani. Praticamente è molto di più di un campionato del mondo dove si gioca tutto in una sola corsa».

Il portacolori della Fiat Trattori, però, non si è fermato: a distanza di quindici giorni ha vinto un'altra gara a tappe, il Tour du Roussillon, tradizionale corsa francese cui hanno partecipato le migliori squadre d'Oltralpe e spagnole. Con questa serie di vittorie Minetti è oggi indiscutibilmente il miglior corridore italiano, pedina fissa della Nazionale che prenderà parte ai Giochi olimpici.

«Minetti — dice Graglia — è un corridore completo, sempre non fortissimo in salita, sui percorsi tormentati esce sempre di prepotenza. La sua dote naturale è la regolarità per cui, nelle corse a tappe, finisce sempre per emergere a far valere le sue doti di fondo». Chi è rimasto più colpito da Minetti è stato Zilioli: «Da pochi mesi lo conosco — commenta — ma mi ha stupito il fatto che il ragazzo si adatta a tutti i percorsi con estrema facilità: in questo modo può approfittare di un qualsiasi momento di debolezza degli avversari».



Trofeo Agnelli

di FABIO VERGNANO

Il Trofeo Agnelli cambia formula ma non protagonisti. Le prime gare di questa nuova edizione hanno infatti confermato la supremazia degli squadroni che da tempo dominano la scena sportiva, a conferma che solo una seria organizzazione consente il raggiungimento di certi risultati.

Non è casuale quindi che la gara automobilistica dell'Edoardo Agnelli sia stata appannaggio dell'auto che si è imposta in tutte e quattro le categorie previste. Un successo di squadra che ha pochi precedenti, a dimostrazione di una passione che di anno in anno non sembra venir meno.

Oltre tutto, ci tengono a sottolineare a Mirafiori, il successo assume questa volta un significato particolare per il delicato momento che il settore attraversa. «Vince la gara dell'auto con una

La gara dell'auto all'Auto Nelle bocce domina Teksid

squadra che porta questo nome — precisa il dottor Gargale consigliere sportivo del settore — ci è sembrato di buon augurio, ha riscaldato i nostri animi consentendoci di guardare avanti con maggior fiducia».

Al di là del valore morale della vittoria, c'è comunque da sottolineare la serietà e la passione di gente che dedica il tempo libero allo sport dell'automobile. Seguiti dalle mogli ormai diventate espertissime cronometriste, i piloti hanno primeggiato anche in questa gara che è un misto di precisione e di regolarità. Infatti dopo l'esperienza dello scorso anno quando si gareggiò nel parco della Mandria e si puntò di più sulla velocità, questa volta si è tornati alla vecchia formula ma i vincitori non sono cambiati. Giorgio Pavanello con una 126 si è imposto nella classe A, Adriano Bellucco (A112) nella B; Antonio Spadavecchia su Ritmo nella C; Eugenio Avale

con su 131 Racing nella D. Tutti gareggiavano con auto personali, strettamente di serie.

Sempre dell'Auto è la vittoria nella gara di bocce a quadrette, ma il successo complessivo è andato alla Teksid che si è aggiudicata la competizione a coppie ed ha totalizzato inoltre una serie di ottimi piazzamenti che le hanno consentito di primeggiare nella classifica finale.

La quadretta della Teksid, seconda classificata, era composta da Vay, Cavassa, Aghem e Pasquero, giocatori usciti dalle severissime selezioni compiute all'interno della Teksid, gente che comunque vanta una lunga esperienza maturata in tornei disputati in Italia ed all'estero. Mentre per la gara a coppie Beltramo e Ramondetti non hanno avuto problemi a tenere a bada gli avversari.

Anche la vittoria nel trofeo Clara Agnelli di bocce è

rimasta nella grande famiglia della Teksid. Si è imposta infatti la Trasformazione di Avigliana, che in base al nuovo regolamento del trofeo è promossa, limitatamente alla gara di bocce, alla serie A.

Bocce:

I bocceisti della Lancia Caudera di Torino hanno fatto l'en-plein a Ronco Scrivia, nella gara nazionale a coppie (27 le formazioni partecipanti) valevole per l'assegnazione del «Trofeo A. Morando», piazzando due squadre al 1° e 2° posto. Vay-Cavassa, nella finale in famiglia molto combattuta e incerta sino al termine, hanno avuto la meglio per 15-13 su Sturla-L. Bruzzone.

Al 3° posto Dall'olmo-Ferrara (Sisport Energia) e Suini-P. Paletto (C.S.C. Alessandria).

Il consulente di Tricologia ERMAN vi consiglia di coprire le zone glabre (pelate) o che stanno per diradarsi in MODO NATURALE, con aumento di capelli in proporzione e così la zona INFOLTITA non si LOCALIZZA. Consulenze gratuite e senza impegno presso la C.I.P.A., via Saluzzo 86/bis - 10126 TORINO.

Prenotazioni telefoniche al 655.773 o 683.366 pref. 011. Orario 9-12; 15-19 escluso lunedì e festivi.

SPACCIO 2000 ARCI

ASSOCIARSI CONVIENE

Riduzioni 30% cine, teatri, stadi. Rid. speciali impianti risalita, piscine, palestre, campi sportivi convenzionati. Rid. speciali spettacoli, rassegne, manifestazioni, viaggi, soggiorni quando convenzionati. Troverete inoltre nello Spaccio 2000 Arci tutti i generi alimentari e un vasto assortimento di casalinghi e soprattutto i prezzi più competitivi. Il tutto con un enorme parcheggio.

LUNGO STURA

LAZIO 97 - TORINO

Ricordate il più grande Spaccio Arci d'Italia.

Problema compra vendita

APPARTAMENTI • VILLE • STABILI • TERRENI

Soluzione gratuita e facile

telefona al

33.59.066 (2 linee)

avrà una valutazione completamente gratuita. Risolverai così in modo facile e sicuro il tuo problema di compra/vendita.

Bie Bi
IMMOBILIARE

C.so Peschiera 132
10138 Torino
Tel. (011) 33.59.066
(2 linee)

"il nostro traguardo è la vostra fiducia."

DIRETTAMENTE DALLA FABBRICA

Nuova collezione '80 modelli unici ed esclusivi dal classico al moderno

LETTI IN OTTONE

E FERRO BATTUTO CON CERTIFICATO DI GARANZIA

STILE
AUTENTICITA'
PREZZO



PEROSINO

Corso B. Telesio, 95 - Tel. 726.013
2000 metri espositivi - Assortimento

Sconto 8% a tutti i dipendenti

DAL 12 GIUGNO



L'estate è alle porte

vieni da Conti
per le tue scorte!

**ARANCIATA
S. PELLEGRINO**

LT. 1

L. 390 + V.

**BIRRA
WUHRER**

V. A P. CL. 66

L. 390

**WHISKY CL. 75
JOHNNIE
WALKER E.N.**

L. 9800

**LATTE LUNGA CONSERV.
CORRADINI**

GRASSI 1,8 LT. 1

L. 360

**OLIO DI SOIA
ARAMIS**

LT. 1

L. 760

**OLIO DI OLIVA
DANTE**

LT. 1

L. 2390

**OLIO LT. 1
DI ARACHIDE
OIO DIETETICO**

L. 1490

**SARDE PULITE
BRINA SURGELATE**

GR. 400

L. 790

**PATATINA PAI
MAXI CASA**

GR. 162

L. 540

**CACCIATORI
RASPINI**

L'ETTO

L. 488

**PROSCIUTTO CRUDO
LANGHIRANO
MONTORSI**

L'ETTO

L. 1348

**MOZZARELLE
VAL PO**

L'ETTO

L. 348

**GELATO
ORLANDO**

LT. 1

L. 1340

**12 COPPETTE
ORLANDO**

CC. 480

L. 1990

**MASTROLINDO
ECONOMICO**

L. 1230

**PANNOLINI
LOTUS**

NOTTE - GIORNO

L. 1390

**DENTIFRICIO
DEFEND**

FAMIGLIA

L. 780

**DOPOBARBA
MENNEN**

L. 1690

**BAGNO LATTE
NIDRA**

L. 880

CONTI

folli amori, folli sconti

TV mese

Film

Dopo *Sotto il sole di Roma*, andato in onda il 27 maggio, prosegue sulla rete 2, ogni martedì alle 21.30, la rassegna cinematografica intitolata «Il breve volo della giovinezza». Sei film di Renato Castellani. Questi i titoli del mese: *Due soldi di speranza* (1952) (3/6), *Giulietta e Romeo* (1954) (10/6), *I sogni nel cassetto* (1957) (17/6), *Il brigante* (1961) (24/6), e *Una breve stagione* (1969) (1/7). Vent'anni di storia del nostro cinema, ma anche della società italiana dal dopoguerra alla contestazione giovanile, visti da un artista solitario indifferente alle mode ma sensibile all'aria del tempo: un regista che ormai da più di dieci anni ha abbandonato il grande schermo (e il distacco, secondo lo stesso Castellani, sembra ormai definitivo) per dedicarsi alla regia televisiva. Basterà ricordare qui il *Leonardo*, e il monumentale *Giuseppe Verdi* al quale sta lavorando, sempre per la rete 2, in questi giorni negli studi di Cinecittà (la messa in onda dello sceneggiato è prevista per il 1981).

Il ciclo, che è stato curato dal critico Pietro Pintus, vuole rilevare nel titolo una costante di Castellani. Anche se il regista, nel suo eclettismo e nel rifiuto programmatico di «scuole» e tendenze, non è facilmente ascrivibile a una particolare poetica, nei sei film che vengono proposti impone un tema di fondo: quello della vertiginosa giovinezza e dell'amore.

Sulla rete Uno, ogni lunedì, prosegue il ciclo di Ingrid Bergman. In giugno dopo la pausa del giorno 9, per una tribuna politica elettorale no-stop, la rassegna riprende il 16 con *Fiore di cactus* (1969), regia di Gene Saks, altri interpreti Walter Matthau, Goldie Hawn. Il ciclo si chiuderà lunedì 16 con *Assassino sull'Orient Express* (1974) il film diretto da Sidney Lumet, su un romanzo di Agatha Christie, e interpretato da una schiera di divi: Sean Connery, Albert Fin-

ney, Lauren Bacall, Vanessa Redgrave, Richard Widmark, Anthony Perkins, Jacqueline Bisset, Martin Balsam.

Venerdì 20 e 27 giugno, alle 21.40, sulla rete Uno, due film del regista inglese Peter Watkins. In programma *Culloden* di argomento storico e *Privilege* sulla spietata tecnica di fabbricazione dei miti della musica rock.

Il sabato sulla rete Due, ore 21.45, continua con grande successo la serie di film dedicati al comico americano Jerry Lewis. L'attore è protagonista di *Il ponticello sul fiume dei guai* (7 giugno) di Mezzogiorno di fisa (14/6) e, in chiusura di *Il delinquente delicato* (21/6).

Sulla rete 3, il mercoledì, ore 20.20, si conclude il ciclo dedicato al regista Poggioli. Gli ultimi due film sono *Il cappello del prete* (4/6) e *Una romantica avventura* (11/6). Dal giorno 18 giugno, stessa rete, stessa ora, comincia una rassegna di film presentati negli anni passati alla Mostra del cinema nuovo di Pesaro.

Sabato 28 giugno, sulla rete Due, ore 21.45, prende il via una serie di pellicole realizzate per la tv. Primo titolo in programma *Maternale* di Giovanna Gagliardo, con Carla Gravina, già presentato a Cannes '78.

Sabato con «Mam'zelle Nitouche»



Appuntamento il sabato sera con la commedia musicale «Mam'zelle Nitouche». Il 7 e il 14 giugno alle 20.40, sulla rete 1, si ricomporrà per la terza volta la coppia Elisabetta Viviani-Vito Molinari. I due, soubrette e regista, avevano già lavorato insieme nella trasposizione televisiva dell'opera «No, no Nanette» e della commedia musicale «Valentina». Adesso, in occasione di «Nitouche», la Viviani lavorerà accanto a Renzo Palmer, Ernesto Calindri, Leo Colonna, Lauretta Masiero.

Ragazzi

Due serie di telefilm costituiscono la novità del mese di giugno per la rete 1. «Mamma a 4 ruote», una originale vettura parlante, accompagnerà i pomeriggi dei ragazzi per tutto il mese, nonché le giornate del povero signor Crabtree, convinto che la misteriosa voce proveniente dalla vecchia Porter del '28 di recente acquisto sia quella della sua mamma. Anche perché la straordinaria automobile non finisce più di raccontargli episodi della sua infanzia e riempirlo di consigli saggi: proprio come una vera mamma. L'altra serie di telefilm, «Amore in soffitta», ci racconta invece le disavventure di una coppia di giovani sposi alle prese con le terribili difficoltà di una vita in due, ricca d'amore ma priva di sostegni economici. David e Julie, i protagonisti, danno vita a un'intera serie di episodi divertenti, di tipo culinario soprattutto. Il 26 giugno finisce «La dama di Monsoreau», dall'omonimo racconto di Dumas; sempre sulla rete 1. La seconda rete manda in onda una serie di favole giapponesi, «Bull e Bill», e la replica di «Saturnino», tratto dal romanzo di Albert Robida. «Viaggi straordinari di Saturnino Farandola», ridotto per la tv in 13 puntate. La «straordinaria storia» ha inizio in un'isola abitata da scimmie dove, superstiti di un naufragio, approda con la sua culla il piccolo Saturnino; una mamma-scimmia è lieta di adottarlo, anche se lo strano essere appare seriamente menomato dalla mancanza di un attributo fondamentale nella vita delle scimmie: la coda. E sarà proprio questo sentirsi diverso, inferiore, che porterà Saturnino alla partenza dall'isola, a cavalcioni di un tronco di cocco.

Fedele al romanzo il «Saturnino» televisivo fa il verso a Verne, e al simpatico protagonista capita d'incontrare, nel corso delle sue strabilianti avventure, nientemeno che Michele Strogoff, per non parlare del signor Fogg e di Passepartout del «Giro del mondo in 80 giorni», e dell'equipaggio al completo della spedizione di Capitan Nemo. L'interprete di Saturnino è il bravo Mariano Rigillo.

Brevi

Sulla rete due, il 18 e 21 giugno, ore 20.40, arriva, dopo lo sfruttamento teatrale, il *Commedione* dei Belli, diretto e interpretato da Sbragia accanto a Valentina Fortunato.

Sulla rete 3, il 27 giugno, ore 20, sarà trasmessa in diretta dal Teatro Greco di Siracusa l'ultima replica de *Le Baccanti* di Euripide con la regia di Giancarlo Sbragia.

A partire da giovedì 19 giugno, in seconda serata, sulla rete due prende il via una serie di quattro sceneggiati centrati sulla vita e i successi di grandi cantanti. I personaggi «raccontati» sono Edith Piaf, Judy Garland, Gilda Mignonette, Anna Fougues. Interprete dei quattro personaggi sarà Marina Pagano, giovane attrice napoletana.



Sbragia durante la registrazione de «Il commedione»

Il personaggio

Super-eroe domenicale

C'è chi lo chiama San Dino Zoff. Si avvia a superare le 80 presenze in Nazionale, vanta al suo attivo una serie di record, coppe, targhe, scudetti, vittorie prestigiose. Ha 38 anni, moglie, un figlio, un popolo di fans e tifosi, club intitolati al suo nome. Gioca il calcio fin da bambino, portiere dell'Udinese, del Napoli e della Juventus dal '72, è un supereroe delle domeniche sportive italiane e, a modo suo, un divo televisivo molto amato dal pubblico. Con la maglia verde tra i pali della Juventus e con la maglia grigia della Nazionale, Dino Zoff risulta da anni, la domenica o nei giorni in cui gli «azzurri» giocano i loro incontri internazionali in ogni parte del mondo, un grande attore-protagonista della suspense calcistica. Il suo volto, le sue mani, le braccia tese ad indicare la posizione ai compagni, le sue grida di incitamento, le parate acrobatiche, i suoi errori e i gol subiti, sono segni e momenti indelebili del grande spettacolo sportivo che la televisione ci offre in dosi sempre graditi e massicci.

Dall'11 giugno Zoff tornerà ad essere uno dei grandi protagonisti televisivi della Coppa Europa. La sua classe, la sua serie-



tà, la sua riservatezza, il suo professionismo e la sua grande simpatia, gli guadagnano senza alcuna incertezza la cornice di personaggio tv del mese.

Ecco una micro storia del campione. Dino Zoff è nato a Mariano del Friuli in provincia di Gorizia da genitori contadini proprietari di un pezzetto di terra. Ha fatto le elementari, tre anni di avviamento e una biennale tecnica. Cominciò a giocare nella Marinese, la squadra di casa sua. Fino a 19 anni ha lavorato: contadino e meccanico, era appassionato di motori. Zoff fece il suo esordio in serie A con l'Udinese nel 1961. Poi la squadra retrocede e l'anno successivo il portiere passa al Mantova.

La conobbe Anna Maria, diventata in seguito sua moglie. Quattro anni a Mantova poi un altro trasferimento, a Napoli con Altafini e Barison. Ogni anno piovevano le offerte dalle altre grosse squadre: la Juventus era tra i corteggiatori più assidui e interessati. Per una cifra che si dice molto vicina ai 600 milioni Zoff passa finalmente nel '72 tra i bianconeri. Subito un grande campionato e il 15° scudetto per la Juventus. Comincia così un decennio di record e grandi soddisfazioni in patria e all'estero. E' riuscito a rimanere imbattuto per 1143 minuti in maglia azzurra e per 903 minuti in campionato. Il primato in Nazionale cominciò l'8 della ripresa di Italia-Jugoslavia (3-1) del 20 settembre 1972 — autogol di Agropoli — e finì il 46' di Italia-Haiti del 15 giugno 1974, ai mondiali di Monaco, gol di Sanon. Il record in maglia bianconera parte dal 41' di Juventus-Fiorentina, il 3 dicembre 1972, gol di Saltutti, fino al 44' di Milan-Juventus disputata il 18 febbraio 1973, rigore di Rivera. Il settimanale *France-Football* nel referendum 1973 fra i migliori giocatori europei lo collocò al secondo posto dopo Cruyff. Nel 1974 il settimanale

americano *Newsweek* gli dedicò la copertina alla vigilia dei mondiali.

Zoff è alto un metro e 82 centimetri, pesa circa 82 chili, gli esperti dicono che somiglia fisicamente ai grandi portieri del passato come il cecoslovacco Planicka, l'austriaco Platzer, l'inglese Swift. Tecnicamente, invece, agile nell'elevazione, sicuro nella presa, potente nelle braccia e fiero comandante della propria area, fa pensare a Ricardo Zamora, il leggendario spagnolo degli Anni 30.

L'esordio in Nazionale risale al 20 aprile 1968 a Napoli per Italia-Bulgaria (2-0). In quello stesso anno vinse la Coppa Europa, poi andò in Messico per quel famoso secondo posto ai mondiali dove però non giocò nemmeno una partita. A 13 anni di distanza dai primi europei giocati in maglia azzurra il portiere della Juventus ritenta l'impresa non più da debuttante ma carico di gloria, di onori e di esperienza intimidatoria verso gli avversari. Riuscirà a ripetere il grande successo? Glielo auguriamo. Un fatto comunque è certo. Gli europei di calcio 1980 avranno un divo sicuramente candidato all'Oscar tv, San Dino Zoff.

Segue da pag. 19

A VIESTE (Foggia) affitto miniappartamento arredato indipendente 800 mt. dal mare mesi estivi escluso agosto. Tel. 70.32.62 (To).

IN MEZZA montagna affitto mesi di luglio e agosto, alloggio due camere, servizi, mobilizzato, zona Coazze (Tosino). Tel. 61.40.60 (To).

IN MONTAGNA alt. 1200 affitto cameretta per stagione estiva, adatta per una o due persone (non di più). Tel. 72.99.85 (To).

IN MONTAGNA mt. 800 alt. a 17 km. da Mondovì, affitto due camere, cucina, servizi, annualmente o stagionalmente con eventuale pezzetto di terreno. Tel. 34.99.683 (To).

IN PIOMBASCO (Torino) affitto box con possibilità di magazzino. Tel. 309.21.81 ore pasti (To).

IN SARDEGNA a S. Teodoro a 20 km. a Sud di Olbia, affitto villetta, tre vani, sei posti letto, in residence, anche brevi periodi. Tel. 080/32.12.04 S. Spirito (Bari).

IN SARDEGNA, a S. Teodoro affittasi in villaggio attrezzato, vilino bilocale, cinque posti letto, veranda, giardino, vicinanza mare, mesi giugno-agosto-settembre. Tel. 02/403.18.15 Milano.

IN SARDEGNA, riviera dei pini (Budo-nuoro) affitto villetta, mobilizzata, 50 mq. cinque posti letto, villetta in pietra sul mare, escluso dal 24 luglio al 21 agosto. Tel. 935.92.04 Alghero (To).

IN SICILIA al mare, sulla costa tirrenica, affitto alloggio mobilizzato per i mesi estivi. Tel. 348.94.17 (To).

NELLE VALLI cuneesi affitto alloggio sei posti letto. Tel. 67.41.68 (To).

NEL GARGANO affitto alloggio mese di agosto. Tel. 32.21.14 (To).

SULLA COSTA dei Gelbani (Locri-Reggio Calabria) affitto alloggi. Tel. 639.93.86 int. 784 (To).

VICINO A FORTE dei Marmi affitto alloggio mobilizzato sei posti letto, mesi giugno e luglio. Tel. 593.755 (To).

VICINO A TROPEA (Catanzaro) affitto alloggio due camere, cucina, servizi, ampie terrazze vista mare, mesi giugno e settembre. Tel. 394.488 (To).

ZONA S. RITA (Torino) affitto alloggio mobilizzato, camera, tinello, servizi a signorina impiegata, massima serietà. Tel. 32.40.04 (To).



Cerco lavoro

ANTONIETTA (16 anni) cerca lavoro da baby-sitter oppure commessa solo mesi estivi. Telefonare 647.15.66.

BABY SITTER custodirebbe al proprio domicilio bimbo/a dalle 7 alle 19. Tel. 23.75.16 (To).

BABY SITTER offresi tutto il giorno, anche come commessa apprendista. Tel. 347.04.28 (To).

CASALINGHI attiva svolgerebbe lavori al proprio domicilio. Tel. 797.533 (To).

COLLABORATRICE domestica occuperebbe tutte le mattine, escluso il sabato. Zona S. Rita. Tel. 394.896 (To).

CORRISPONDENTE inglese francese, presso azienda ottima votazione primo impiego offresi disponibile qualsiasi lavoro. Tel. 205.26.92 (To).

CUSTODIREI al mio domicilio bimbo/a zona Lingotto. Tel. 676.304 (To).

DISEGNATORE meccanico offresi per lavori saltuari. Tel. 696.23.84 (To).

ELETTRICISTA cerca lavoro a ore in officina meccanica solo zona Borgaretto/Reinascio. Tel. 358.20.49 (To).

ESAMINERETI proposte per la compilazione dei redditi modello 740. Tel. 250.729 (To).

ESEGUIREI lavori di montaggio o altro genere anche elettronico per serie ditta. Tel. 471.552 (To).

ESEGUO lavori di tinteggiatura camere e verniciatura porte e battenti. Tel. 958.10.48 Pivoli (To).

ESEGUO lavori all'uncinetto di ogni genere. Tel. 695.216 (To).

ESEGUO lavori di imbottitura su porte blindate o normali in pelle o velluto con chioderia. Tappeto sedie di qualsiasi genere. Tel. 34.88.331 (To).

ESEGUO lavori di copiatura o impostazione a domicilio. Tel. 696.65.92 ore serali (To).

ESPERTA dattilografa esegue battitura tesi di laurea. Tel. 720.723 dopo le 18 (To).

EX IMPIEGATA eseguirebbe al proprio domicilio lavori di battitura oppure impiegherebbe due tre mezzette giornate settimanali. Tel. 253.956 ore pasti (To).

GIOVANE ingegnere civile non al primo impiego offresi per serio lavoro di progettazione direzione lavori disposto anche a viaggiare. Tel. 0324/52107 Villadossola (Vco).

GIOVANE volenteroso offresi per consegne di qualsiasi tipo, auto propria. Tel. 573.534 (To).

GIOVANE maestra d'asilo offresi come baby-sitter. Disposta anche a spostarsi nei mesi estivi al mare o in montagna. Tel. 58.74.28 dalle 14 alle 16 e dopo le 20 (To).

GRAFICO pubblicitario diplomato con ottima votazione, con esperienza nel settore offresi a tempo pieno o preferibilmente a part-time. Esegue anche servizi fotografici, sviluppo, manuale lavoro accuratissimo. Tel. 615.165 (To).

GIOVANE signora seria e dinamica offresi part-time (al mattino) presso negozio abbigliamento, profumeria o cartoleria. Tel. 59.12.37 (To).

INSEGNANTE di lingue impartisce lezioni di inglese e francese. Tel. 212.430 (To).

LAUREANDA in pedagogia, insegnante impartisce lezioni di pedagogia e psicologia ad allievi delle scuole medie superiori. Tel. 606.68.48 (To).

LAUREATA in chimica impartisce lezioni di matematica chimica a studenti delle scuole medie e superiori accurate preparazione esami di ripartizione. Tel. 88.51.47 (To).

SIGNORA offresi per pulizia uffici. Tel. 285.379 (To).

PROGRAMMATORE primo impiego occuperebbe anche part-time linguaggio conosciuto Cobol. Tel. 800.84.37 dopo le 17.30 (To).

SEGRETARIA d'azienda perforatrice meccanografica occuperebbe. Tel. 385.207 (To).

SIGNORA fidata occuperebbe due o tre ore al mattino come tuttora oppure pulizia scale preferibilmente zona Moncalieri. Tel. 849.73.41 (To).

SIGNORA con esperienza costuierebbe bambino/a al proprio domicilio zona Mercati generali. Tel. 61.29.58 (To).

SIGNORA esegue lavori di copiatura a macchina o a mano proprio domicilio. Tel. 624.505 (To).

SIGNORA referenziata offresi per compagnia a persona anziana o inferma. Tel. 38.08.44 (To).

STUDENTESSA 17enne offresi come baby-sitter anche fuori Torino mesi giugno agosto settembre. Tel. 649.79.75 Moncalieri (To).

STUDENTESSA 18enne offresi come baby-sitter nei mesi di giugno luglio. Tel. 800.37.54 Sottino Torinese.

STUDENTESSA 18enne offresi come primo impiego presso ditta negozio parrucchiere per mesi giugno luglio. Tel. 621.119 (To).

15ENNE offresi possibilmente tecnico tv. Tel. 76.87.50 (To).

16ENNE tecnico elettronico cerca occupazione primo impiego. Tel. 800.20.05 (To).

17ENNE studente offresi per lavoretti nel periodo estivo a Rivoli o vicinanze. Tel. 568.56.01 ore pasti Rivoli (To).

18ENNE occuperebbe come segretaria solo ore mattina. Tel. 262.15.17 (To).

19ENNE offresi come commessa cassiera impiegata diplomata segretaria amministrativa iscritta ufficio di collocamento. Tel. 34.71.226 (To).

22ENNE diplomata perito aziendale e corrispondente offresi per secondo impiego presso seria ditta. Buona conoscenza inglese dattilografa. Tel. 21.59.36 (To).

24ENNE impiegherebbe urgentemente come commessa magazziniere oppure cameriera ecc. Tel. 749.72.30 (To).

26ENNE offresi come segretaria presso seria ditta oppure come baby-sitter al proprio domicilio. Tel. 88.91.39 (To).

26ENNE offresi primo impiego diplomato ragioniere. Tel. 90.90.489 (To).

26ENNE segretaria d'azienda eseguirebbe al proprio domicilio lavori di copiatura macchina. Tel. 750.52.56 Collegno (To).

Cerco collaboratori

COPPIA pensionati validi cercano per custodia casa nel Monferrato, magnifica posizione, 20 km da Asti, anche solo mesi estivi (marzo-ottobre), possibilità orto, polli e conigli. Tel. 635.475 (To).

COPPIA di coniugi possibilmente pensionati per guardia e manutenzione terra nel Monferrato (30 km da Torino) in cambio di abitazione e stipendio mensile. Tel. 87.67.80 ore ufficio (To).

PER BAMBINO di sei mesi cercasi persona esperta, orari da concordare. Tel. 685.246 (To).

SIGNORA SOLA offre alloggio, visto e compenso a signora sola pensionata in cambio di compagnia e piccoli lavori di pulizia. Tel. 83.64.71 (To).

SIGNORA referenziata cerca per salutaria custodia bimbo di 2 anni, zona Venaria. Tel. 491.608 (To).



Cerco

BARCA in alluminio o vetroresina lung. 3 mt., solo se vera occasione. Tel. 309.24.73 (To).

BICICLETTA bimba 12-14-16 tenda cassella tre posti, gommone Pirelli larco 15, motorino Piaggio Bravo. Tel. 605.30.39 ore serali (To).

BOBBINE per registratore (non registrate) di qualsiasi marca, lung. 100-120 mt, diametro 3 cm. Tel. 350.300 (To).

CYCLETTE usata. Tel. 392.521 ore pasti (To).

CORO alpino cerca cantori, in particolare tenori, prove corali il giovedì sera. Tel. 898.118 ore pasti (To).

DIZIONARIO etimologico italiano di O. Pianigian. Tel. 57.19.19 (To).

EDICOLA di giornali in garanzia. Tel. 619.95.49 (To).

FRANCOSOLLI di tutto il mondo, con tema di navi da scambiare con fossili francoboli e quadretti a olio. Tel. 0184/81.501 int. 93, Arma di Taggia (Im).

GANCIO per vettura tipo Fiat L, possibilmente con disegno. Tel. 309.71.04 (To).

LIBRI per il primo corso d'inglese «Metodo Shenker» di 4-5 anni fa. Tel. 35.10.24 ore pasti (To).

MACCHINA taglia cuoi in buone condizioni a buon prezzo. Tel. 910.91.20 ore serali.

MONETE, cartamoneta, decorazioni, medaglie, eventualmente cambio con libri o stampe inerti. Savola epoca 7/800. Statue in porcellana e oggetti piccolo antiquariato stesso periodo e due paia di occhiali della nonna. Tel. 34.14.12 ore pasti (To).

RADIO registratori, ecc. anche non funzionanti in regalo per aprire una radio libreria. Tel. 51.45.47 (To).

VOCABOLARIO francese monolingua, preferibilmente «Le Petit Robert» o simile. Tel. 73.00.76 (To).

VOGATORE in buono stato. Tel. 967.68.15 Alpignano (To).

Acquisto alloggi e case

PER acquisto alloggi prestili immediati sino a 15 milioni. Rate mensili da L. 28.700 per milione. Pettin, via Beaumont 19. Tel. 530.745 (To).

Varie

MONTONI 50 mila, 105 mila, giubbotti vera pelle 50 mila, scoti 69 mila. Il Vaccaro tel. 701.709 v. Rodi 24 Grugliasco (50 mt Pininfarina).

PRESTITI immediati a dipendenti per qualsiasi esigenza da 1 a 15 milioni. Rate da L. 28.700 per ogni milione; preventivi e consulenze gratuiti. Real-fin via Beaumont 19. Tel. 530.745 (To).

CANOTTI pneumatici di tutte le marche. Riparazioni. Modifiche. Manutenzione invernale. Esperienza ventennale. Fabbria Gamma via Aosta 3, Torino.



Mobili Elettrodomestici

VENDO

AFFETTATRICE per negozio, motore trifase L. 150.000. Organo elettronico Viscount, doppia tastiera completo L. 650.000. Tel. 958.06.81 dalle 14 alle 16 (To).

ARMADIONE stile veneziano, cinque ante con soprano come nuovo. Tel. 537.775 (To).

ARMADIO Jolly occasione 12 porte (quattro stagioni) laccato grigio chiaro. Tel. 590.817 ore serali (To).

ARMADIO a 6 porte + letto per bimbo ottimo stato, prezzo da trattare. Tel. 779.551 (To).

ATTREZZATURA completa per lavasecco. Tel. 309.81.84 (To).

BUFFET da cucina con tavolo e 4 sedie, portatelevisore con bar mobile letto a una piazza. Frigorifero «Indesit» 200 litri come nuovo. Tel. 700.072 ore pasti (To).

CAMERA DA LETTO per bimbo completa. Tel. 906.48.23 - Prossasio (To).

CAMERA da letto nuova con giroletto modernissima, vera occasione. Tel. 611.190 (To).

CAMERA matrimoniale in ottimo stato, prezzo convenientissimo. Tel. 659.264 ore 8-19 (To).

CAMERA DA LETTO in palissandro. Tel. 234.329 (To).

CAMERA per ragazzo/a Tosimobili, armadio h. mt. 2,60x1,80 larghezza componibile, libreria, letto, scrivania, cassetto; usato 3 anni. Tel. 309.22.57 (To).

CAMERA DA LETTO matrimoniale completa; polistiro color scuro, in perfette condizioni. Tel. ore serali 304.174 (To).

CAMERA DA LETTO in palissandro, colore in noce, stile - lucida nuovissima con specchi girevoli, completa di poltrone L. 280.000 trattabili. Tavolo da cucina 8 posti rotando allungabile L. 50.000. Prezzo di soggiorno color noce stile antico L. 250.000. Tel. 326.324 (To).

CAMERA DA LETTO matrimoniale - 2 comodini 1 comò con specchiera e 6 cassetti. Armadio a 5 porte. Toilettina con specchio e 3 cassetti. Oppendai color noce. Occasione. Tel. 749.11.79 (To).

CONGELATORE «verticale Ocean» 120 litri, in garanzia usato 10 giorni. Tel. 781.369 (To).

CRISTALLIERA con tavolo intarsiato, 6 sedie di velluto e il portatelevisore stesso stile (ottimo stato). Tel. 290.813 (dopo le 15) (To).

CUCINA A GAS a 5 fiamme con forno, grill, e scaldavivande a L. 35.000. Tel. 637.778 (To).

DIVANO-LETTO una piazza. Tel. 909.07.83 Rivalta (To).

FRIGO 160 litri usato poco «Indesit» a L. 30.000. Tel. 201.427 (To).

FRIGORIFERO funzionante 180 litri «Re» a L. 50.000; macchina da cucire a pedale a L. 40.000; antico divano 1800 prezzo da trattare. Tel. 901.52.21 (ore pasti) Orbassano (To).

FRIGORIFERO «Emerson» smaltato bianco mod. 170 L. funzionante, ottimo stato. Soggiorno-tinello, mobile con 2 armadi 4 cassetti e bar, tavolo ovale grande con cristallo, 6 sedie (color frassino) ottimo stato. Cucina economica smaltata bianca 3 fornelli + 2 piastre elettriche e forno Smeg ottimo stato. Tel. 749.11.79 (To).

FRIGORIFERO, lavatrice, lavastoviglie aspirapolvere, tv colori. Tel. 680.663 (To).

LAMPADA molto bella (in ottone), base a terra L. 180.000. Occasione. Tel. 6565-3499 ore ufficio (To).

LAVABI (due) Wc, bidet, vasca da bagno, rubinetteria e sifoni porta a vari per antibagno. Tutto in ottimo stato. Tel. 265.13.63 (To).

LAVASTOVIGLIE «Indesit» otto persone in ottime condizioni. Lampadario per anello, 3 colonnine in marmo. Tel. 896.04.71 Volterra (To).

LAVASTOVIGLIE Candy mod. 190 silenti, praticamente nuova a L. 200.000 trattabili. Tel. 53.80.73 (To).

STUFA kerosene, fornello con porta bombola - tavolo fornica lavatrice Candy con sedie rete alla turca 1 piazza, altra pieghevole, lettino bimbo legno materasso seggiolone box. Tel. 619.90.40 (To).

LETTINO per bimbo in legno (bianco-marrone) completo di cassettoni e materasso, a lire 40.000 non trattabili. Tel. 77.61.90 (To).

LAVASTOVIGLIE Candy Stipomatico 10/5. Tel. 89.43.39 (To).

Segue da pag. 49

JUMBO i Prezzi che cerchi

tutti gli articoli con garanzia

CASALINGHI

Servizio piatti 19 pezzi	L. 8.900
Confezione 6 bicchieri Whisky decorati	L. 3.500
Macchina pasta «Ampla»	L. 13.900
Bottiglia Termos L.1.5	L. 4.800
Confezione 6 bicchieri infrangibili	L. 1.500
Centrotavola cristallo tedesco	L. 8.600
Servizio piatti 41 pezzi	L. 49.500
Tazzina caffè con piatto	L. 600

RADIO TV

TV color 20 pollici 16 canali	L. 459.000
TV b.n. 12 pollici portatile	L. 94.500
Giradischi stereo con box	L. 75.000
Radio sveglia con batteria tampone	L. 39.900
TV per auto 5 pollici	L. 149.000
Rasolo Braun Micron	L. 45.600
Calcolatrice tascabile con memoria	L. 12.900
Radio registratore ca-cc am-im	L. 56.500

ELETTRODOMESTICI

Lavatrice kg. 5 14 programmi	L. 159.000
Frigo - tavolo 140 l.	L. 129.000
Cucina gas 4 fuochi	L. 99.000
Macchina caffè espresso	L. 99.500
Scalda acqua istantaneo a metano 10 l.	L. 99.000
Bidone aspirapolvere accessorizzato	L. 59.900
Centrifuga automatica Girmi	L. 55.000

MOBILI

Tappeto bagno 100x100 cotone	L. 11.900
Materasso a molle 80x190	L. 27.900
Guanciale grande	L. 4.500
Mobile letto frassino	L. 69.500
Pensile cm. 80 frassino	L. 36.000
Scolapiatti cm. 80 frassino	L. 39.000
Base cm. 80 frassino	L. 55.000
Sedia cucina imbottita	L. 13.900

PICCOLI ELETTRODOMESTICI

Sbattitore ad immersione	L. 18.500
Tostapane inox	L. 4.950
Macina caffè elettrico	L. 7.300
Fon arriccia capelli	L. 14.300
Frullatori	L. 17.900
Affettatrice elettrica cromata	L. 89.500
Frullatore ad immersione	L. 12.300
Ventilatore oscillante	L. 40.900

HOBBY - GIARDINAGGIO

Confezione 6 lampadine assortite 15-25-40 Watt	L. 1.900
Ghiacciaia portatile 15 l.	L. 7.800
Sedia giardino laccata bianca	L. 8.900
Tavolo giardino dm. 100 laccato bianco	L. 39.000
Carbonella kg. 3	L. 2.500
Zappatrici	L. 21.900
Cassetta porta utensili 5 posti	L. 9.950
Carriola in ferro	L. 27.900

JUMBO MARKET

ELETTRODOMESTICI - CASALINGHI
RADIO - TV - MOBILI - UTENSILI

TORINO - VIA ORBETELLO, 64 - TEL. (011) 25.66.09

TRAM N° 9 - AUTOBUS N° 52

■ SABATO APERTO
TUTTO IL GIORNO
■ CHIUSO
LUNEDÌ MATTINA



Mese



Gli esami di giugno giorno per giorno

Il calendario scolastico di fine anno prevede:

- dal 6 al 30 giugno: presentazione delle domande di iscrizione dei bambini alla prima classe e delle domande di iscrizione alle classi successive per alunni provenienti da altra scuola;
- dal 16 al 23 giugno: esami di licenza elementare;
- dal 16 al 30 giugno esami di licenza medie inferiori;
- dal 16 al 30 giugno: esami di idoneità e di qualifica professionale;
- dal 3 al 31 luglio: esami di maturità e di licenza linguistica ed esami di abilitazione nelle magistrali.

La ceramica di Castellamonte celebra i suoi vent'anni



A Castellamonte (Torino) è aperta fino al 7 luglio la mostra della ceramica che compie quest'anno venti anni.

La rassegna, ambientata nei locali dell'ex scuola media «Cresto» e

sull'antistante piazza Martiri della libertà, si articola su quattro sezioni: la prima, a disposizione delle industrie locali, settore refrattario; la seconda aperta a tutti i ceramisti del Piemonte; la terza ospita i maestri della ceramica di Faenza (grazie a un particolare e significativo gemellaggio con l'ente della ceramica faentina) e la quarta, infine, accoglie i giovani artisti dell'Istituto Faccio e i loro colleghi di Faenza.

Contemporaneamente, nelle domeniche della mostra, saranno anche presenti gli artigiani del legno, dei metalli e dei tessuti del Canavese.

A Venezia la regata delle repubbliche marinare



La terza domenica di giugno si svolge a Venezia la tradizionale regata tra le quattro repubbliche marinare: Pisa, Amalfi, Genova e Venezia. Ogni anno le epiche lotte per l'egemonia del Mediterraneo sono ricostruite sui mari italiani.

Quattro galeoni, riproduzioni delle barche d'epoca partecipano alla competizione. Prima della regata un corteo in costume sfilerà per la città.

Oroscopo



Estrosi Gemelli fortunati in amore

Gli estrosi Gemelli, che non danno mai troppo peso al lato sentimentale della loro esistenza se non per la frivola soddisfazione di piacere agli altri, in giugno sembrano fortunati soltanto in amore, cioè in quel campo della vita che meno li interessa. Sfruttano, dunque, questo mese per dare solide basi ai loro rapporti affettivi, perché ostacoli di tutti i tipi sono possibili, specialmente per i nati tra il 9 e il 13 giugno.

I nati in maggio rischiano invece, con la loro ben nota superficialità, di commettere pericolosi errori e di crogiolarsi in atteggiamenti mitomani che potrebbero metterli in guai seri. Ma se è doveroso consigliare la serietà ai Gemelli, è ben vero che tale esortazione rimane del tutto inascoltata.

ARIETE 21/3-20/4: successi sociali e professionali con buone notizie in arrivo. I nati in aprile dovrebbero essere meno materialisti per risolvere un contrasto con il partner.

TORO 21/4-20/5: realizzazione di speranze per i nati in aprile e consolidamento di posizioni incerte per i nati in mag-

Il giorno aumenta nel mese di 15 minuti fino al 20, dal 21 in poi diminuisce di 3 minuti.

La Luna: il 9 in Perigeo alle 5, il 21 in Apogeo alle 8; il 6 alle 4,35 ultimo quarto; il 12 alle 22,39 Luna nuova; il 20 alle 14,32 primo quarto; il 28 alle 11,02 Luna piena.

Il Sole: il 9 sorge alle 5,42 e tramonta alle 21,14; il 19 sorge alle 5,41 e tramonta alle 21,18; il 29 sorge alle 5,44 e tramonta alle 21,20.

(Dati validi per Torino e provincia).

Mostra del futurismo nella Mole a Torino

L'assessorato per la Cultura a Torino ha organizzato una grande esposizione «Ricostruzione futurista dell'Universo». La mostra si propone, attraverso le opere d'arte «storiche» del Futurismo italiano e un'impostazione scenografica dal carattere «fortemente spettacolare», di dimostrare la ricorrente tensione creativa futurista e un rinnovamento globale della realtà dell'oggetto quotidiano alla scena urbana, alla immagine della natura.

La rassegna sarà ospitata su due piani della Mole Antonelliana, inaugurandone l'utilizzo quale sede espositiva. Si realizza così il recupero funzionale di uno dei monumenti più emblematici della città.

Re biblici a Firenze

A Firenze, nei chiostri di Santa Maria Novella, è stata allestita una suggestiva mostra «Il ritorno dei re», che sarà aperta fino al 10 luglio. Si ammirano i resti delle statue dei re biblici che, per molti secoli hanno ornato le facciate di Notre Dame e distrutte durante la Rivoluzione francese.

A tavola



Vinsanto e dolci tortelli toscani

A Marradi, in Toscana, dove si incontrano ancora i cantastorie che raccontano le passate e le recenti vicende, nella terza domenica di giugno si svolge la sagra del tortello. Si tratta di un tortello speciale, dolce, di zucca e ricotta.

Per tutto il giorno le donne del paese tirano la sottilissima sfoglia che avvolge il ripieno. Con abili mani sigillano pasta e ripieno e senza patita, li mandano a friggere in olio bollente. Dolce con dolce: sopra i tortelli si beve in allegria il Vinsanto che molte fattorie locali producono in abbondanti dosi.

VINSANTO

colore	ambroato
odore	etereo
sapore	abboccato
gradazione	18°
invecchiamento	15/25

gio. Possibilità di belle sorprese per i nati il 12-13.

CANCRO 21/6-22/7: possibili novità impreviste e positive, mentre la routine scorre piacevolmente.

LEONE 23/7-23/8: se le sorprese non vi piacciono, preparatevi a reagire a una improvvisata e siate razionali. L'immaginazione non vi manca.

VERGINE 24/8-22/9: felici i nati in agosto. I nati in settembre sono invece in crisi. E' consigliabile evitare i pensieri morbosi.

BILANCIA 23/9-23/10: delusione da una persona giovane. Momenti felici, per i nati in ottobre, con un partner giusto.

SCORPIONE 24/10-23/11: inutile cavillare quando tutto va bene. In questo mese, nessun ostacolo e probabili successi in molti campi.

SAGITTARIO 24/11-21/12: piuttosto che dare lezioni agli altri, sarà bene smussare i lati negativi del carattere per superare piccole delusioni e aggirare inevitabili ostacoli.

CAPRICORNO 22/12-20/1: mese molto positivo in tutti i campi, nonostante una distrazione che implica piccole conseguenze, peraltro superabili con la volontà.

ACQUARIO 21/1-18/2: fortuna in amore e molta fantasia per soddisfare le proprie esigenze. Soltanto i nati l'11-12 febbraio dovranno, forse, superare un ostacolo.

PESCI 19/2-20/3: mese complesso con probabili disinganni. Un aiuto potrebbe arrivare da una persona giovane. Possibile bella sorpresa.



scegliete i vostri desideri, noi ve li soddisfiamo

Avete un desiderio da soddisfare? - Un problema finanziario da risolvere? Vi serve denaro contante? Noi possiamo accontentarvi immediatamente con trattenute mensili sullo stipendio senza cambiali.

Prima di decidere, fate un confronto tra le altre proposte e la nostra. Interpellateci, i nostri esperti finanziari sono sempre a vostra disposizione. Preventivi senza nessun impegno.



fin immobil s.p.a.
CENTRO FINANZIARIO IMMOBILIARE
TORINO - PIAZZA STATUTO 15 - TEL. 546.486/546.945

I SALOTTI IN PELLE VERO FIORE GARANTITI DA CERTIFICATO

«Noi li produciamo, noi li vendiamo»
Ne volete la prova?
Venite a trovarci
e vi dimostreremo
che i nostri prezzi
sono imbattibili

Ai soli dipendenti
Fiat/Lancia
SCONTI REALI
su tutta
la nostra produzione



POLTROMECC LADISA

Lab.: Via Jacopo Durandi, 11 - Tel. 480.292 / 488.921
Esp.: C.so Casale, 313/6 - Tel. 893.625 / 899.9401



400 anni di esperienza al servizio del mondo di oggi

Per una grande Banca potenziare le proprie strutture secondo i dettami della moderna tecnologia è una esigenza fondamentale, la sola che consenta realmente di offrire agli operatori economici di oggi un servizio sempre migliore, riducendo i tempi di decisione e di esecuzione delle operazioni.

Per questo i centri operativi del "San Paolo", oltre alle normali attrezzature telefoniche e telex, sono dotati delle più celeri reti di ricezione e trasmissione:

TP - per il collegamento in tempo reale con l'elaboratore centrale dei dati; INFOTEC 6000 - per il rapido interscambio di informazioni e di

documentazioni tra uffici;
SWIFT - per la più veloce e sicura comunicazione delle operazioni estere e cambio con le principali banche del mondo aderenti alla "Society for worldwide Interbank Financial Telecommunication-Swift".

la Banca di fiducia da 400 anni.

SANPAOLO
ISTITUTO BANCARIO
SAN PAOLO DI TORINO

Sicurezza



Il fuoco i fornelli le pentole e i bimbi

Tra le pareti domestiche esistono numerose potenziali cause di ustioni sia per gli adulti sia per i bambini che sono ovviamente i più esposti e indifesi.

Per accendere il gas usiamo preferibilmente fiammiferi lunghi (come gli «svedesi»), piuttosto che i cerini. Sicuro è senz'altro l'accendigas piezo-elettrico (la semplice pressione di un tasto origina un piccolissimo arco voltaico, sufficiente allo scopo), perché le mani restano lontane dalla fiamma successiva all'accensione.

I manici delle casseruole, se orientati verso l'esterno del fornello, costituiscono una tentazione per i bambini che, afferrandoli, possono rovesciarsene addosso. Lo stesso danno può essere originato anche da un urto accidentale.

Per rigirare i cibi nei tegami, cerchiamo di impiegare utensili di legno: possiamo lasciarli immersi nelle casseruole senza pericolo di scottarci le dita, perché sono cattivi conduttori di calore, al contrario di posate o attrezzi con manici metallici.

Solleghiamo i coperchi e afferriamo i manici delle pentole con «presine» di stoffa: eviteremo di lasciar cadere involontariamente quanto teniamo fra le mani, col rischio di gravi ustioni se il contenuto delle casseruole è caldo o in ebollizione. Durante lo spostamento dei tegami, nelle immediate vicinanze non dovrebbero esserci bambini: se giocano sul pavimento e non li vediamo, potremmo urtarli e rovesciare loro addosso il contenuto.

I pericoli di ustione aumentano quando cuciniamo all'aperto: non attizziamo il fuoco del «barbecue» con schizzi di liquidi infiammabili per non essere investiti da una fiammata; evitiamo che i bambini si avvicinino ai pali o alle grandi pentole in cui si preparano conserve e marmellate; non tocchiamo pezzi di legno bruciati ma utilizziamo le apposite pinze; spegniamo bene il fuoco, gettandoci sopra acqua o ricoprendolo con sabbia.

Perché



Le zampe a molla del canguro

«Perché il canguro si muove a salti?»

(Pier Giorgio Martini)

Tipico animale saltatore, il canguro ha gli arti posteriori molto più sviluppati degli arti anteriori e a forma di «Z». Questa caratteristica gli consente di premere con forza contro il terreno per slanciarsi in alto come facelmo anche noi quando ci rannicchiamo prima di saltare.

Le rane e le cavallette posseggono questa stessa conformazione particolare, ma l'energia necessaria per sollevare il loro corpo non è molto elevata, trattandosi di animali di piccole dimensioni. Nel canguro, invece, il peso aumenta considerevolmente, molto più di quanto può aumentare la capacità di sviluppare energia.

Ecco che l'animale è costretto a ricorrere a un ulteriore accorgimento: muscoli e tendini delle zampe posteriori sono elastici, hanno conformazione simile a quella di autentiche molle a spirale che gli consentono di rimbalzare facilmente. Per compiere il primo salto, quindi, il canguro deve sprecare parecchia energia ma poi continua senza sforzo come una palla che dopo il primo lancio continua da sola (mentre una pietra invece richiede altra energia per muoversi ancora).

Il movimento a salti torna utile al canguro quando giunge la siccità: allora gli permette di spostarsi anche su distanze molto grandi alla ricerca di acqua e cibo e senza eccessivo spreco di energie.

Libri assegnati
Pier Giorgio Martini - «Il libro degli animali», Fabbri Editori.

Previdenza



Questi assegni quasi inutili

Dal 1° maggio scorso — per effetto della rivalutazione delle pensioni minime — che dalla stessa data sono passate da 142.950 a 152.950 lire mensili — sono aumentati anche i limiti di reddito che condizionano la corrispondenza degli assegni familiari. I nuovi limiti di reddito sono i seguenti:

- 215.400 lire mensili per il coniuge, per ciascun figlio e per un genitore a carico;
- 376.950 lire mensili se gli assegni riguardano i due genitori. Perciò, gli assegni non spettano se i familiari a cui si riferiscono hanno un reddito che supera questi limiti.

Gli assegni per i figli sono dovuti finché questi non abbiano compiuto il 18° anno (a qualsiasi età se invalidi) e fino al 21° anno se i giovani frequentano una scuola media o professionale e per tutto il corso legale di laurea — ma non oltre il compimento del 26° anno di età — se studenti universitari.

Gli assegni familiari sono invariati dal 1975 (9.880 lire al mese per il coniuge e per ogni figlio a carico) quando corrispondevano al 4,30 per cento della retribuzione media del lavoratore; mentre la loro incidenza sulla sua busta paga non arriva adesso al 2 per cento. All'aumento delle retribuzioni non ha fatto riscontro quello degli assegni perché questi non sono collegati alla scala mobile né al rinnovo dei contratti.

Di qui le proteste dei sindacati che sono riusciti ad ottenere l'aumento di questa forma di previdenza ormai priva di significato economico. Infatti, dal 1° luglio gli assegni per il coniuge e per i figli saranno aumentati del 50 per cento, passando da 9.880 a 14.820 lire al mese e di un altro 50 per cento dal 1° ottobre venturo, dopo di che l'attuale misura della prestazione risulterà raddoppiata. Ma anche così gli assegni — sconsigliatamente estesi anche a persone che non hanno stretti vincoli con il lavoratore — saranno soltanto una delle molte forme di previdenza frantumate dall'assistenzialismo.

Dischi



Un «rock» che non dimentica l'armonia

«All for Leyna» di Billy Joel (Ed. Cbs).



Tratto dall'album «Glass houses», è un tipico brano da Billy Joel, un rock che però non dimentica l'armonia. L'ex «piano-man» è ormai diventato un professionista della musica; suona il pianoforte,

compone la musica, scrive i testi ed è uno showman di notevoli capacità. Il testo di «All for Leyna» è molto poetico ed è dedicato a una donna che Billy amò.

«Non so che darei» di Alan Sorrenti (Ed. EMI).

Il motivo presentato all'Eurofestival sembra destinato a ripetere il successo di «Tu sei l'unica donna per me» della scorsa estate. Stabilitosi ormai definitivamente a Los Angeles, Alan Sorrenti ha come collaboratrice la moglie, che gli traduce tutti i testi in inglese.

«Got to love somebody» delle Sister Sledge (Ed. Cotillon/Wea).



Le quattro sorelle di Filadelfia sono diventate in breve tempo il complesso di disco-music più in voga del momento. Autori e produttori dei loro dischi sono Neil Rodgers e Bernard Edward. Il brano è

tratto dall'album «Love somebody today», un 33 destinato al pubblico delle discoteche, che vuole scatenarsi nei ritmi più sfrenati.

NON ABBIAMO VETRINE ma... un ampio magazzino a vostra disposizione

Salotto "RELAX" è salotto che risolve ogni vostra esigenza e personalizza in modo determinante il vostro ambiente. Bar incorporato e armadio mangianastri stereofonico.

L. 28.000

Poltrona a letto in finta pelle o tessuto

L. 224.000

Camerette moderne a partire da L. 990.000

Soggiorni a partire da L. 390.000

Indossatore

L. 20.000

Letto ottone

L. 450.000

Cucine americane complete a partire L. 1.390.000

Mobile letto spagnolo

L. 133.000

Armadi veneziani a prezzi favolosi

Comodissimo dondolo

L. 69.000

Camerette a partire da L. 490.000

Soggiorno in noce componibile in stile di 4 elementi con letto tavolo e sedie

L. 1.290.000

REPARTO CUCINE con numerosi modelli esposti a partire da L. 1.190.000

Porta abiti Cromato

L. 29.000

Arredano alloggi al mare e montagna

L. 27.000

Salotto Barocco favoloso in versione pelle

Salotto L. 340.000

ARMADIONI VENEZIANI CON O SENZA FIORI O IN NOCE

3 porte a 4 stagioni **L. 338.000**
6 porte a 4 stagioni **L. 592.000**

Gruppi letto di diversi modelli e epoche

L. 101.000

Soggiorno intarsiato

Prezzo favoloso L. 1.790.000

Camera da letto in stile veneziano

VIMO
FABBRICHE RIUNITE MOBILI
Via Monte Pasubio, 146 - Torino

+ QUALITA' - PREZZO

Ricordatevi la qualità è indispensabile!

Cinema



Tutto il meglio in arrivo da Cannes

Parlare di tutti i film presentati al Festival di Cannes, in competizione o no, è praticamente impossibile. Ecco perché ci soffermiamo su quelli che hanno maggiormente attratto l'attenzione della critica e del pubblico. Film molto atteso quello di Kurosawa, settantenne maestro del cinema giapponese, che dopo lo splendido «Dersu Uzala», ancora una volta ha dato saggio della sua bravura presentando «Kagemusha», film impiantato nella più autentica tradizione giapponese, frutto di un anno di ricerche storiche, mesi di studi per i costumi (le armature sono pezzi autentici presi in prestito dai musei).

La trama si basa sulla vicenda del principe Shingen e sulle guerre feudali concluse con la riunificazione del Giappone sotto la dinastia di Edox. Prima di spirare il principe Shingen chiede di nascondere la sua morte a tutti; di qui la necessità di un sosia, ma l'unico possibile è un ladro, uomo insignificante, volgare e meschino. Il film è la storia di questa «ombra» (Kagemusha) e del suo crescere nella direzione dell'uomo di cui porta il nome. Ma l'inganno finirà perché come ha dichiarato Kurosawa «un'ombra non può esistere da sola».

Il cinema inglese è comparso al festival con «Breaking Glass» di Brian Gibson che rappresenta la «new wave» musicale. È la vita di una cantante che, in possesso di grande talento, compie una rapida scalata al successo ma, una volta raggiunto, troppo fragile interiormente per mantenerlo, ha un tragico crollo fisico e morale. Al di là della trama, «Breaking Glass» è un film dove la musica ha parte preponderante grazie a Hazel O'Connor che, oltre a essere la protagonista, ha composto le canzoni che interpreta.

Gli americani hanno aperto con «The Long Riders» di Walter Hill, un western che narra le oramai notissime avventure della banda James-Younger. In questa nuova versione è particolarmente seguita l'evoluzione dei personaggi le cui gesta banditesche diventano motivate ed eroiche, la recitazione è teatrale e notevole so-

no le scene al rallentatore. Gli interpreti del film sono i tre fratelli Carradine (David, Keith e Robert) e James e Stacy Keach.

Altro film americano attesissimo è stato quello di Samuel Fuller «The Big Red One», il quale dopo circa 25 anni di progetti rimandati è riuscito finalmente a portare sugli schermi il suo film di guerra, dove «non ci sono eroi ma solo sopravvissuti». Quello della guerra è uno scenario a lui congeniale dal punto di vista artistico e tra gli orrori del secondo conflitto mondiale si svolge una storia di uomini: in particolare di quattro giovani reclute (Robert Carradine, Bobby Di Cicco, Kelly Ward, Mark Hamill) guidati da un anziano rotto a tutte le esperienze belliche (Lee Marvin).

Questi cinque personaggi vivono insieme tutta la vicenda fatta di miserie e di eroismi, di fame e di esaltazioni, dallo sbarco degli alleati nell'Africa del Nord a quello



Il regista Samuel Fuller, al centro della foto

in Normandia, attraverso l'invasione della Sicilia e infine della caduta del Terzo Reich. È un film nel quale il sonoro gioca un ruolo fondamentale grazie alla tecnica del «dolby sound», perché dice Fuller «solo un soldato sordo in guerra può essere felice e il suono è l'unico modo per coinvolgere lo spettatore».

Chiudiamo la rapida rassegna con «All That Jazz» di Bob Fosse. L'autore del celeberrimo «Cabaret» ha concepito questo suo ultimo film in chiave autobiografica. È un discorso sulla vita e sulla morte, ambientato nel mondo abbagliante dello spettacolo e sulle vicende che si intrecciano dietro le quinte. Ritroviamo in questo film un regista forse molto più impegnato di quel che vorrebbe far credere con riferimenti alla sua vita sia ai suoi film precedenti. Roy Scheider, attore principale, è un perfetto showman, che regge tutto il musical con particolare professionalità.

Assicurazione



Cosa fare quando ci rubano l'auto

La prassi da seguire per essere risarciti dalle compagnie di assicurazioni quando ci rubano l'auto è piuttosto laboriosa. Dopo la denuncia all'autorità giudiziaria (carabinieri o polizia) si attende circa un mese per poter ottenere le altre documentazioni: estratto cronologico del veicolo (rilasciato dal Pubblico Registro Automobilistico, il P.R.A.), dichiarazione da parte dello stesso ente di una «perdita di possesso», la procura notarile in cui si conviene che in caso di ritrovamento dell'auto (dopo che l'assicurato è stato risarcito) questa passa di proprietà della società assicuratrice e la dichiarazione della «chiusura di inchiesta» che viene rilasciata dalla Procura della Repubblica della città dove è avvenuto il furto.

Se però il libretto del veicolo (od altro documento analogo) non si trovava al momento del furto all'interno dell'auto, il derubato può dispensarsi dal produrre l'estratto cronologico. Naturalmente tutte le spese per ottenere la documentazione che abbiamo illustrata sono a carico del derubato.

E se si ritrova l'auto dopo il risarcimento del furto quale è la prassi da seguire? Abbiamo detto che fra i documenti da esibire alla società vi è anche quello che autorizza l'automatico passaggio di proprietà del veicolo alla compagnia assicuratrice. Quindi, in genere, il derubato può scegliere tra due soluzioni: rimborsare alla compagnia l'importo ricevuto come liquidazione e riprendersi l'auto, oppure lasciare all'impresa il veicolo e trattenersi definitivamente la cifra ricevuta.

Nei casi di furto d'auto non sono mai, salvo eccezioni, previsti risarcimenti per fermo vettura, sosta del veicolo in autoscuola e simili e spese di trasporto. Inoltre sono esclusi dal risarcimento le cose non comprese nella garanzia: fari antinebbia, oggetti personali, portapacchi, ecc. Questi rischi possono essere coperti solo in casi particolari, cioè attraverso un patto speciale con la società assicuratrice.

Filatelia



All'estero l'Italia è troppo assente

Crisi all'estero per i francobolli italiani, sempre poco richiesti perché non pubblicizzati. A «London '80», la rassegna mondiale allestita nella capitale britannica, se c'erano quasi tutti i Paesi del mondo comprese le più sperdute isole del Pacifico, era invece inespugnabilmente assente l'amministrazione postale dell'Italia.

Questo significa che i quantitativi di francobolli stampati, a volte con tirature davvero eccessive, finiscono con il pesare sul mercato interno che talvolta non è in grado di assorbirli. Non stupirebbe che, prima o poi, le serie della Repubblica italiana subissero un improvviso tracollo che coinvolgerebbe anche quei pezzi definiti «migliori» (ossia i valori-chiave, come «Democrazia», «Tabacco», «Giochi Ginni», «Gronchi rosa» compreso, e «Repubblica Romana» in aggiunta) i cui prezzi sono abbastanza «gonfiati» e spesso non corrispondono alla disponibilità del mercato.

Per 550 mila o 600 mila lire (un prezzo quasi assurdo) di «Gronchi rosa» se ne trovano non solo in tutte le aste, ma quasi presso ogni commerciante, il che significa che non si tratta di un francobollo «raro». È soltanto caro, e la differenza non è da poco.



• Ancora nello spazio. — L'Unione Sovietica, che continua imperturbata a sfornare serie per le Olimpiadi di Mosca e ha dedicato un intero postale a «London '80», ha anche emesso un foglietto per il 15° anniversario della prima passeggiata dell'uomo nello spazio, ricordando così il giorno in cui Alexei Leonov uscì dalla «Voskhod-2» per muoversi liberamente nel vuoto.

al Lingotto una grande banca giorno e notte al servizio dei lavoratori Fiat

Abbiamo aperto alla Fiat Lingotto due sportelli bancari in Via Nizza 250 e in Via Rivalta 15; stiamo inoltre installando, nei vari reparti, sette casse automatiche per i prelievi ed i versamenti. Questo per consentire a tutti i dipendenti Fiat del Lingotto di disporre, direttamente sul posto di lavoro, di una serie di servizi espressamente studiati per i lavoratori.

Fate accreditare la Vostra retribuzione su un conto corrente presso il Credito Italiano; scoprirete i vantaggi di questo sistema e avrete, alle speciali condizioni riservate ai dipendenti Fiat, un intero «pacchetto» di servizi, il SERVIZIO FAMIGLIA, che prevede, fra l'altro:



- un credito automatico che vi consentirà di prelevare dal conto, temporaneamente, anche più di quanto depositato;
- la Carta Assegni, un documento che garantisce il pagamento degli assegni (utile sempre, ma indispensabile in vacanza per incassare ovunque, presso qualsiasi banca, gli assegni);
- una tessera personale per prelevare e versare in qualsiasi momento del giorno e della notte nelle casse automatiche;
- una speciale assicurazione contro i rischi di decesso o di grave invalidità permanente causati da infortunio;
- la possibilità di far pagare dalla banca, senza perdite di tempo, bollette, canoni, tasse, ecc.

Il Servizio Famiglia è un'iniziativa esclusiva del Credito Italiano.



Credito Italiano
BANCA D'INTERESSE NAZIONALE

Tagliando da incollare su di una cartolina postale indirizzata a:
CREDITO ITALIANO (SV)
Casella Postale 463
10100 TORINO
OPPURE DA CONSEGNARE AI NOSTRI INCARICATI PRESSO LO STABILIMENTO:

SONO INTERESSATO A:

- aprire un conto presso il Vostro sportello al Lingotto
- avere maggiori informazioni sul Vostro Servizio Famiglia.

NOME E COGNOME _____

UFFICIO O REPARTO _____

INDIRIZZO _____

Come va la salute?



Ipertensione e diabete sono i mali che insidiano gli occhi

Gli occhi: per la maggior parte della gente uno dei tanti strumenti automatici del corpo umano che «vanno» da soli. Un po' di collirio quando bruciano, la protezione degli occhiali scuri contro il sole violento d'alta montagna e dell'estate, la scelta fra occhiali e lenti a contatto e, ancora, scelta fra lenti rigide e lenti morbide per chi ha difetti di vista. Ma la salute degli occhi non è così semplice, e i disturbi che la riguardano — come sa chi li vive — sono tutt'altro che banali.

Delle malattie più gravi di oggi, in questo campo, parliamo con il dottor Vincenzo Assetto, aiuto nell'ospedale oftalmico di Torino. Sono malattie tipiche del nostro tempo, legate a due principali mali sociali dell'uomo moderno: ipertensione arteriosa e diabete.

«Sono preoccupanti soprattutto le retinopatie diabetiche — dice il dottor Assetto — sia perché il numero dei diabetici è in continuo aumento, sia perché grazie all'insulina la loro vita si allunga. Quindi si prolunga il tempo durante il quale si manifestano le alterazioni della retina».

Vediamo allora quali danni porta alla vista il diabete e quale può essere la prevenzione di questi danni. «Nelle retinopatie diabetiche — continua il dottore — si ha in un primo tempo un'occlusione dei piccoli vasi, e quindi il mancato flusso di sangue danneggia la retina; si hanno quindi dei microinfarti della retina, essudati, e si formano nuovi vasi delicati dai quali originano emorragie che coinvolgono non solo la retina, ma anche il liquido contenuto nell'occhio, il vitreo, portando alla cecità il paziente. La tappa terminale è il distacco della retina, se non si interviene tempestivamente».

E come si protegge il paziente diabetico contro questo rischio?

«Proprio per un problema di prevenzione i centri diabetologici richiedono ogni sei mesi circa l'esame del fundus, e cioè della retina, per i loro pazienti».

E se risulta un danno grave, quali strumenti ha a disposizione l'oculista?

Cura con il "laser"

«Il laser, con cui facciamo fotocoagulazioni: ustionando la retina mediante una luce intensa (il laser) distruggiamo o un

precocemente delle alterazioni della retina e, quindi, della necessità o meno di operare con il laser ricorrendo alla fluorangiografia, cioè fotografando la retina dopo una iniezione endovenosa di fluorocitina, un mezzo di contrasto assolutamente sicuro e che non dà problemi di origine allergica».

Ma questo, in fondo, è un discorso che riguarda soprattutto i medici; nell'interesse del paziente esistono esami e terapie che possono proteggerlo dal rischio di cecità per la retinopatia diabetica. E' interesse del medico che lo cura provvedere ai controlli e alle terapie...

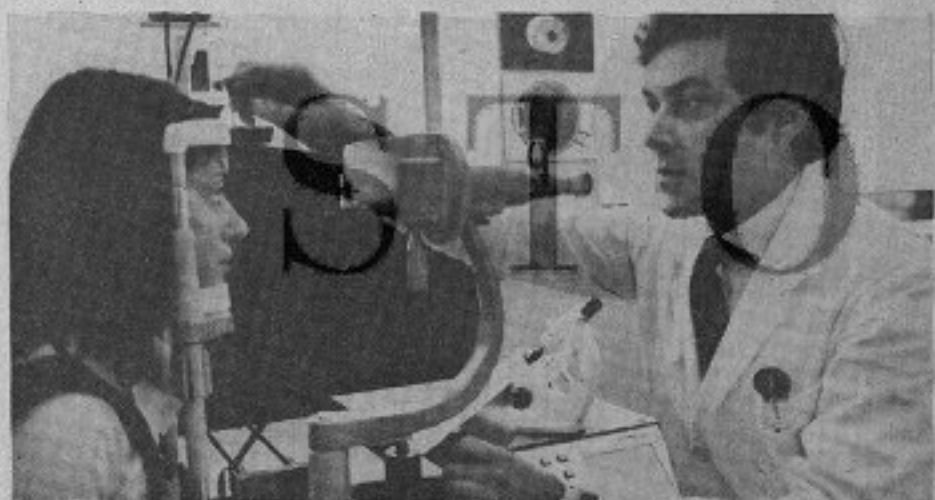
C'è un altro problema che invece riguarda tutti noi, almeno in teoria: quello del trapianto delle cornee.

I donatori di cornee

Ogni volta che alla televisione compare qualche socio dell'Aido (Associazione italiana donatori di organi) è un risveglio generale d'interesse: la gente decide di donare fegato, cornea, cuore, reni; ne parla qualche giorno, poi se ne dimentica e l'idea viene accantonata fino alla volta successiva. «Ma ce ne ricordiamo noi tutti i momenti, in ospedale — dice il dottor Assetto — quando siamo obbligati a mandare all'estero la gente che ha bisogno del trapianto di cornea e che non possiamo operare a Torino».

Vi mancano le strutture necessarie?

«No. Gli strumenti che abbiamo sono modernissimi, ci mancano le cornee. Il trapianto di cornea si pratica con successo da più di 50 anni ed è un intervento che ha un'alta percentuale di successi. Il problema è l'enorme difficoltà di compiere prelievi di cornea dalla salma del donatore. C'è una legge che stabilisce le modalità dell'accertamento di morte necessarie per poter procedere al prelievo da cadavere. E' una legge teoricamente perfetta, ma talmente severa che non funzionerebbe nemmeno negli Stati Uniti, figuriamoci da noi. Si richiede la presenza di molti medici: il cardiologo che faccia l'elettrocardiogramma, l'esperto in elettroencefalografia che faccia l'elettroencefalogramma, il medico necroscopo che rediga il certificato di morte. I medici oculisti per il prelievo. Inoltre, una cornea può attendere di es-



Il dottor Vincenzo Assetto dell'ospedale oftalmico di Torino durante una visita

tessuto già danneggiato o parti di retina non strettamente necessarie alla visione. Vengono privilegiate così le cellule nobili, quelle che servono per vedere; esse risultano quindi protette a scapito delle zone periferiche, meno importanti. Queste zone, quindi, richiedono meno ossigeno che diventa più disponibile per nutrire le parti nobili. Per il trattamento fotocoagulativo bastano poche sedute di applicazione, non è doloroso e si compie ambulatorialmente. Il laser comunque non è certo «il raggio» che ridona la vista ai ciechi; è un buon metodo di cura: il migliore comunque che abbiamo per limitare il danno alla retina da parte del diabete e impedire che evolva verso la cecità. E' importante sottolineare che purtroppo la retinopatia diabetica non dà dolore e quindi il paziente non ha un campanello d'allarme che lo costringa a farsi visitare precocemente. Per questo, sovente, i pazienti giungono dall'oculista in ritardo per potere compiere un qualsiasi trattamento».

Quando è necessario intervenire con questo trattamento?

«Evidentemente non troppo presto, proprio perché — lo ripeto — è un trattamento distruttivo, ma neppure troppo tardi. L'oculista può rendersi conto molto

sempre trapiantata solo alcuni giorni, poi «muore». Quindi è necessaria anche una certa continuità nelle donazioni; è inutile poter fare dieci prelievi oggi e nessuno per un mese poiché le cornee hanno un tempo di vita determinato e i trapianti, pur con dieci prelievi, saranno sempre due o al massimo tre».

Ma non è sufficiente che una persona lasci detto di essere disponibile per una eventuale donazione della propria cornea in caso di morte?

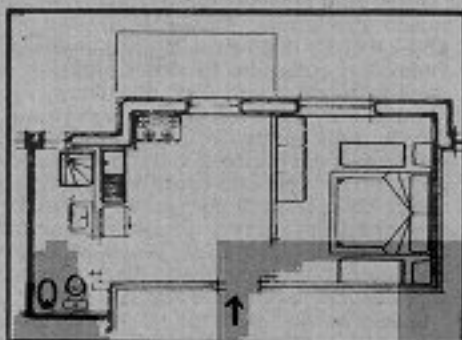
«Certo, e infatti in questi casi il nostro compito è semplice. Ma il più delle volte dobbiamo chiedere il consenso dei familiari. Non si immagina quanto può essere imbarazzante e difficile e quanti vivano la cosa, assurdamente, come una terribile mutilazione. Allora noi chiediamo: che le modalità per il prelievo della cornea vengano semplificate, che cioè siano sufficienti l'elettrocardiogramma e la dichiarazione del medico necroscopo. E chiediamo, soprattutto, che si faccia di più a livello regionale per sensibilizzare la gente sull'importanza di questo trapianto e sul suo significato sociale equivalente a quello dei donatori di sangue; come tutti i trapianti è fondamentale per un altro vivo e del tutto insignificante per il morto. □

CALABRIA

PRAIA A MARE - SCALEA
DIAMANTE - BELVEDERE

Per vivere affacciati
su un mare incantevole,
in una terra luminosa
ed invitante,
nella casa dei tuoi sogni

VENDIAMO APPARTAMENTI



Una delle tante soluzioni:

Appartamento per quattro posti letto, composto da soggiorno, angolo cottura, camera da letto, bagno, terrazzo.

L. 12.000.000

pagabili come segue:

500.000 alla prenotazione
2.500.000 al compromesso
4.500.000 mutuo o dilazioni
4.500.000 a convenirsi

STUDIO BOLLA

TORINO - via Goffredo Casalis, 5 - 10143 - tel. 761.591 - 761.749
MILANO - via Macedonio Melloni, 4 - 20129 - tel. 790.375 (giov.-ven.-sab.)

istituto tecnico scuola media istituto magistrale

RAGIONIERI
GEOMETRI
PERITI

ISTITUTO POGLIANI

sono aperte le iscrizioni per i corsi di
RECUPERO ANNI
per tutti coloro che qualunque
ordine di scuola abbiano seguito
intendano orientarsi
verso altri studi
**SENZA PERDITA
DI ANNI**

Via Drovetti, 3
ang. C.so Francia, 3 - TORINO
Tel. 54.28.20 - 51.73.71

TUTTO PER TUTTI



**VIZIO
MOBILI**

s.n.c.

VINOVO
(Ippodromo)
Via Sestriere, 63
(6 km da Torino)
Telef. (011)
96 51 130

SCONTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT-LANCIA

Vivere con l'auto



Fumare in auto è nocivo e pericoloso

Qualche mese fa abbiamo parlato a lungo dell'alcool e dei pericoli che esso crea per chi è al volante di un'automobile. Bene, questa volta parleremo di un altro di quei «vizi» moderni che tutti, più o meno, abbiamo: il fumo. Di per sé stesso, il fumare è già un fatto negativo, in quanto sono noti gli effetti della nicotina sul fisico. Tuttavia in questa sede non è il sapere quanto e come il fumo faccia male ad interessarci. Noi vogliamo richiamare l'attenzione dei nostri lettori sul pericolo di fumare in automobile o sugli effetti collaterali che tale tipo di «attività» comporta quando si è alla guida di un veicolo a motore.

Va premesso che le automobili prevedono il conducente o i viaggiatori con il vizio del fumo. Non si spiegherebbe altrimenti la presenza di posacenere e di accendisigari.



rette. Ciò tuttavia non significa che il fumo faccia bene. E' semplicemente un servizio in più che l'industria automobilistica offre all'utente motorizzato. Ma è nostro dovere, invece, invitare tutti coloro che si pongono al volante di una automobile a non fumare, il che comporta rischi gravissimi.

Si calcola che circa il 5 per cento degli incidenti che avvengono ogni anno in tutto il mondo siano causati dal fumo. Le motivazioni di questa indagine sono diverse. Citiamo le più diffuse. Innanzitutto c'è il problema della brace, della cenere che magari inavvertitamente può cadere dalla sigaretta sui pantaloni. In quel momento

non conta più nulla: né semafori che cambiano colore, né «stop» che si accendono quando chi ci precede è costretto a fermarsi. L'imperativo è uno solo: bisogna trovare la brace incandescente per evitare bruciature al vestito o alla tappezzeria dell'auto. Così, se normalmente la brace viene ritrovata con buona pace di tutti, talvolta accade l'esatto contrario e a quel punto l'incidente è inevitabile. E tutto per una sigaretta.

Ma il fumo in auto non si identifica solo nel problema della brace sul vestito. C'è molto altro che dovrebbe fare riflettere.

I medici dicono che fumare mentre si è alla guida fa aumentare sensibilmente il ritmo cardiaco. E questo non è mai bene, e meno che mai quando si è alla guida di una automobile. Poi c'è il problema di non intossicarsi con il fumo di chi fuma. Il gioco di parole è banale, ma la verità è tutt'altro che gradevole. Infatti in un abitacolo con i vetri chiusi, il fumo consuma ossigeno, contribuendo così alla ossidocarbonemia dell'abitacolo e questo comporta cefalea, nausea, astenia, vertigini. Tutti segni della rarefazione dell'ossigeno nell'aria.

E c'è dell'altro. Poiché il tabacco è un vasocostrittore, quando si fuma molto mentre si è alla guida si rischiano gravi conseguenze per i crampi o per le perturbazioni della sensibilità. L'eccesso di fumo rallenta i tempi di reazione e crea le premesse per situazioni imbarazzanti. Inoltre, di notte il fumo nell'abitacolo accentua l'affaticamento visivo, creando quella che viene anche chiamata «miopia notturna». All'automobilista sembra cioè di vedere poco e male; in realtà è più una sensazione che un dato di fatto. Ma è certo che il fumo rende più difficile anche queste situazioni. Il fumo spesso è il toccasana per chi ha molta fame e non può o non vuole fermarsi a mangiare. Una bella sigaretta, qualche boccata aspirata con voluttà e l'appetito si smorza. Tuttavia il fumo non ha eliminato il problema dell'appetito, ma lo ha solo accantonato. E così capita che il conducente affamato (ma privo di sensazione per il troppo fumo) cada in una crisi di ipoglicemia, con conseguente caduta degli zuccheri e pericolo di collasso. Il che, quando si è al volante, è certamente poco raccomandabile.

Il fumo, comunque, non incide solo sul fisico attraverso il «vizio» del tabacco; può al contrario creare situazioni di pericolo come quello che abbiamo segnalato all'inizio di questo nostro breve articolo. Guidando da soli, può capitare di voler accendere una sigaretta o la pipa con un fiammifero. Ciò significa distogliere lo sguardo dalla strada e si viaggia a 100 chilometri orari, e quei pochi attimi equivalgono a circa un centinaio di metri. In quella frazione di tempo possono capitare di tutti i colori. Ricordarsi che per mettere a fuoco due oggetti collocati su piani diversi, occorre un minuto di tempo e ciò — appunto — vuole anche dire che per uno-due secondi si viaggia come ciechi.

Per concludere, ecco alcune regole fondamentali per fare in modo che il fumo non provochi guai seri.

- 1) Evitare l'uso di sigarette durante la guida; magari fumate durante le soste.
- 2) Non salutate mai il conducente nell'accensione della sigaretta o della pipa: può essere pericoloso.



Marcia e frenata se piove fitto

Nelle stagioni primaverile ed estiva spesso avvengono precipitazioni a carattere temporalesco con violenza tale da creare, a causa dell'insufficiente pendenza della strada o del lento deflusso dell'acqua nei canali raccoglitori, un manto acquoso sulla strada.

Questo spessore determina il cosiddetto «aquaplaning» che si avverte quando, entrando in velocità sul tratto coperto d'acqua, i pneumatici, perdendo l'aderenza al suolo, provocano un lieve «galleggiamento» della vettura e creano difficoltà nella tenuta di strada e nella frenata: l'automobilista nota spostamenti laterali di entità notevole e proporzionale alla velocità che annullano o quasi l'effetto frenante.

La prima cosa da fare, pur manovrando per raddrizzare la vettura, è muovere il volante delicatamente e non oltre un certo angolo: poiché oltre a non raggiungere lo scopo voluto, può accadere di finire in una zona della strada senza lo spessore d'acqua

3) Se siete alla guida di un'automobile, evitate la galanteria di accendere la sigaretta a chi vi sta vicino. Lei apprezzerà ugualmente, sapendo che non avete compiuto un gesto gentile solo per non metter a repentaglio la sua vita.

4) Di notte evitare accendini, fiammiferi o comunque luci dirette. C'è pericolo di rimanere ciechi per qualche attimo.

5) Non fumare mai in prossimità di auto incidentate o in genere di petrolio.



con le ruote sterzate: quando il pneumatico prende contatto col suolo si verificano sbandamenti, tanto più violenti quanto più le ruote sono sterzate.

Per quanto riguarda la frenata è consigliabile usare il sistema a pompata. L'effetto dell'«aquaplaning» è diverso in relazione del tipo di pneumatico e dello stato di conservazione dello stesso. Si avverte maggiormente con pneumatici aventi il battistrada largo.

Con il battistrada nuovo il fenomeno è meno evidente perché l'acqua si scarica bene dalla «scultura». Con l'usura del pneumatico diminuisce l'altezza dei tasselli che compongono il battistrada.



io, tu, gli altri
nel regno
della pelle
e della
pelliccia
CONBIPEL
per me
per te
per gli altri

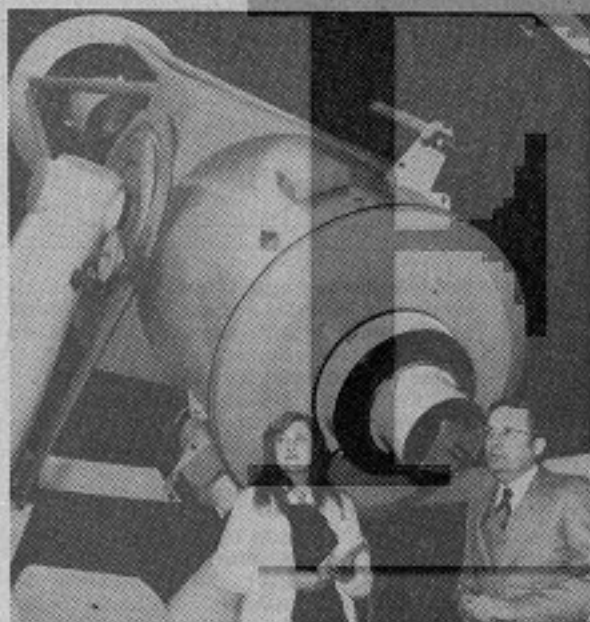


COCCONATO strada Bauchieri 1, tel. 0141/485.000
TORINO corso Bramante 27/29, tel. 011/596.256
ALESSANDRIA piazza Garibaldi 11, tel. 0131/445.922

BRESCIA Città Mercato Rinascente, loc. Rondelle
MERATE Città Mercato Rinascente

spazioaperto

Coniugi spiegano la vita delle stelle



La fetta di azzurro nella cupola rischiara le ombre del telescopio. Fu freddo, la temperatura è quella esterna: circa otto gradi. Sono le sette di sera, troppo presto per cominciare le osservazioni: nel cielo si vede solo Venere, un punto, come una stella brillantissima.

Siamo all'osservatorio astronomico di Torino. Sei cupole sul verde della collina, con strumenti ottici d'avanguardia. Un'attività di osservazione e ricerca scientifica molto importante: misurazioni e rilevamenti stellari, in collegamento con altri centri di tutto il mondo. Sono con noi Vittorio Forno, 43 anni, impiegato al Dai di Mirafiori, e la moglie Ines Cugno. Due astrofili più fortunati di tanti altri perché hanno la possibilità di guardare ogni tanto in

uno strumento professionale.

I Forno hanno cominciato circa dieci anni fa a scrutare il cielo con un piccolo cannocchiale. E con le prime soddisfazioni — scoprire oggetti invisibili a occhio nudo — è nata la passione.

Serate trascorse con l'occhio al telescopio e levatacce al mattino per gli anelli di Saturno, la macchia rossa di Giove o l'innata scia di una cometa.

Poi il viaggio all'osservatorio, la conoscenza di alcuni esperti professionisti; la passione aumenta fino alla collaborazione diretta con una rivista per astrofili organizzata da un dipendente dell'osservatorio.

«In Italia — dice Forno — non esisteva una rivista di astronomia che rispondesse alle esigenze degli astrofili, da quelli che si avvicinano per la prima volta a un telescopio a chi ha fatto per anni osservazioni e riconosce tutti i segnali del cielo. Così è nata "Orione": 400 copie la prima tiratura, molto lavoro rubato al tempo libero».

Adesso la rivista, che esce ogni tre mesi e tratta oltre ad argomenti tecnici temi scientifici di notevole interesse, viene distribuita in 6000 copie. □



Due attori in cerca di personaggi

La sala dell'ex «Piccola Ribalta» di via Juvarrà a Torino, ora Teatro Fiat, è gremita di gente. Ad affollarla sono in gran parte i familiari dei dipendenti, ma fra il pubblico si notano anche alcuni esperti e professionisti in campo teatrale, e non solo torinese. Intanto né in platea né in galleria ci sono più posti liberi e gli ultimi arrivati fanno coda davanti a uno sgabuzzino per procurarsi qualche sedia.

Lo spettacolo si compone di tre atti unici tratti da novelle di Cecov: «L'orso», «L'anniversario» e «Una domanda di matrimonio» ed è organizzato dal grup-

po teatrale dei Centri di attività sociali. Alla regia e alle scene Carla Messaglia, nota nell'ambiente. Fra gli attori spiccano in modo particolare Mario Filoni e Luciano Oggero, dipendenti Fiat, colleghi nello spettacolo e molto amici anche nella vita di tutti i giorni.

Ecco Oggero in scena: alto, distinto, capelli brizzolati e baffi d'autore, si muove con eleganza dentro il frac nero. Interpreta il personaggio di Scipucini, il direttore di banca nel cui ufficio si svolge la vicenda e dimostra di essere un attore consumato, una «vecchia volpe». In realtà, nella

vita quotidiana Oggero non è affatto volpe, è anzi estremamente sensibile e timido: ci dice di non aver voluto fare il professionista (è collaudatore a Mirafiori) perché «quello del teatro è purtroppo un mondo di lupi in cui spesso occorre farsi strada disonestamente, cosa che io rifiuto a priori. Amo la vita tranquilla e il teatro portato avanti in questo modo serve da valvola di scarico a far sentire attorno tanti amici».

Ma qualità e preparazione non gli mancano: Oggero infatti balla, canta, fa rivista, non «da dilettante» ma con un certo stile. A conferma di questo, basta dire che da parecchi anni calca le scene torinesi dell'Alfieri e del Nuovo e quelle dei teatri di altre città. Nel suo repertorio, «Il paese dei campanelli», «La danza delle libellule», «La duchessa del bar Tabarin», «La scugnizza».

Ed ecco invece Mario Filoni nei panni di Giubocov, ricco proprietario terriero e padre di una matura signorina. Filoni veste una tipica casacca alla russa abbottonata di lato, con ampie maniche arricciate ai polsi; pantaloni aderenti verde bottiglia infilati in alti stivali di cuoio completano l'abbigliamento. Il personaggio di Giubocov gli calza a pennello, perché alla recitazione spigliata accosta una gestualità disinvolta. Nell'episodio, ric-



Mario Filoni

co di sfumature psicologiche e di notazioni sociali, c'è divertimento senza forzatura e trova spazio la naturale vena comico-brillante dell'attore.

Filoni lavora al Lingotto. La sua non è una vita piatta perché riuscire a conciliare il teatro con l'officina vuol dire impegno costante e soprattutto vera passione. Come Oggero, anche lui è fantasista: canta, recita, balla il tip tap, riuscirebbe insomma a sostenere da solo una serata. Nei suoi sogni c'è la realizzazione di una commedia musicale, e ci ha chiesto di lanciare attraverso «Spazio aperto» un appello: Filoni cerca partner e collaboratori; gente che, come lui, abbia voglia di divertire la gente, «con classe, però». □



Luciano Oggero in scena con Irene Parola

Il giovane pittore che sogna Parigi



Senza dubbio Maurizio Garbi ha tutte le caratteristiche per essere considerato un artista anche se la sua esperienza nella pittura è iniziata da poco. Tuttavia la spiccata originalità creativa e l'ottima intelligenza corredata di volontà sono la garanzia sicura per chi intraprende seriamente questa strada.

Operaio presso la Fiat Materiale Ferroviario, Maurizio, pur molto giovane (ha 26 anni) ha già vissuto anni intensi.

Seduti nel suo studio, sotto il soffitto multicolore che lui stesso ha decorato, parliamo di Parigi, la meta di tutti gli artisti a cui anche lui pensa seriamente. Conta infatti di riuscire a vendere il più possibile della sua produzione per lasciare Torino e recarsi laggiù. «Certo non è più la Parigi dell'Ecole de Paris — dice — tuttavia rimane sempre il punto di riferimento per incontrarsi e scambiarsi impressioni, trovare appoggi e incoraggiamenti. E poi fra gli artisti non ci sono barriere politiche o razziali, per me questo vuol dire quasi tutto».

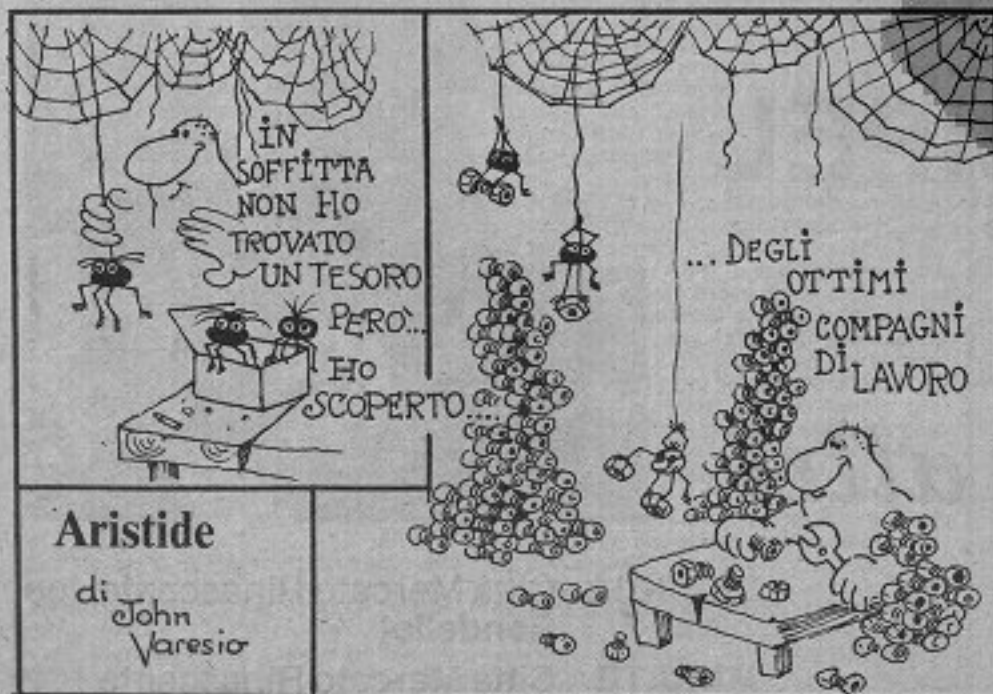
Ma parliamo anche delle sue opere. Garbi è un figurativo e ci mostra, uno dietro l'altro, momenti di vita cittadina, ritratti, impressioni che sanno di Oriente. □

Sotto le sue mani l'acciaio parla



Tavoli, sedie, mini arredi in acciaio, alti pochi centimetri, completamente lavorati a mano. Questa è la specialità di Pasquale Panichella, quarantenne operaio alle Grandi Presse di Mirafiori Sud, sposato, tre figli.

«Come mi sia nata l'idea — dice — non saprei, ma una volta che ho cominciato ci ho preso gusto. Molti li regalano, gli altri li tengo. Vendere non mi interessa: mi basta riuscire a realizzare le idee che mi vengono in testa, e ogni volta mi sforzo di migliorare la tecnica di costruzione». Ecco dunque sedersi al tavolino e lavorare di mano e di cervello per un paio d'ore ogni giorno, dando forma — sovente graziosa — a pezzi freddi di metallo, «un modo come un altro — spiega Panichella — per far «parlare» l'acciaio, troppo spesso simbolo della fatica quotidiana e della stanchezza di tutta una giornata. Insomma: cerco di dare un'anima a cose che allo stato grezzo tutto sembrano avere, meno quella». □





Gita a Sordevolo per la «Passione»

A Sordevolo per la «Passione»

Sono aperte fino al giorno 18 le iscrizioni alla gita domenicale del 22 giugno a Sordevolo per assistere alla rappresentazione scenica della «Passione di Cristo». L'importo individuale è fissato in 1000 lire.

Anche quest'anno, infatti, per tutta l'estate il paesino del Biellese rinnova l'antica tradizione della rappresentazione, allestita dal Teatro popolare di Sordevolo. Si tratta di un antico dramma, opera di un sacerdote fiorentino del sedicesimo secolo, portato prima a Roma e poi a Sordevolo, forse da un pellegrino; dal 1850 gli abitanti cominciarono a rap-



presentarlo con l'impegno di tutti.

La rappresentazione si svolge in un teatro all'aperto capace di cinquemila persone, dove è scenograficamente riprodotto un piccolo lembo di Palestina, con tanto di reggia di Erode e monte Calvario. Qui quattrocento attori e comparse, in costumi dell'epoca, danno vita a uno spettacolo unico in Italia, che viene riproposto solo ogni cinque anni e che in questa edizione è patrocinato dalla Regione Piemonte. Gli attori sono tutti non professionisti.

Arena di Verona

In occasione del 58° Festival dell'opera lirica i Centri organizzano per i propri iscritti un viaggio in pullman per assistere, il 30 agosto, alla rappresentazione dell'«Aida» di Giuseppe Verdi. La quota di partecipazione è di 15 mila lire ed è comprensiva del biglietto di prima gradinata e del viaggio.

Serata su iniziative turistiche

Torino, saranno presentate alcune iniziative turistiche della Ventana, con particolare riferimento ai «soggiorni in hotels al mare».

Altri programmi turistici

Sono ancora aperte le iscrizioni a numerose iniziative: crociere e soggiorni nel Mediterraneo, con partenza in bassa, media e alta stagione; gita allo zoo-safari di Pombia, con escursione ad Arosa; soggiorni a Iesolo per la bassa e media stagione.

Visita guidata di Milano

La sezione cultura artistica e musei organizza per il 15 giugno, una visita al capoluogo lombardo, con il seguente programma: partenza da Torino, alle 7.30, da corso Stati Uniti angolo corso G. Ferraris; alle 10 circa inizio visita alla pinacoteca di Brera (è considerata una delle più insigni raccolte di pittura italiana); ore 13-15, intervallo per la colazione; pomeriggio libero, che può essere utilizzato per la visita al castello Sforzesco, al Duomo, alla basilica di S. Ambrogio o al museo della Scala; alle 17.30 circa è previsto il rientro a Torino.

La partecipazione è riservata agli iscritti alla sezione e fino ad esaurimento dei posti disponibili. La quota di partecipazione, comprensiva del viaggio e della visita guidata, è fissata in 4500 lire.

Tennis: trofeo C.s.a.i.

Il primo trofeo C.s.a.i. (Centro sportivo aziende industriali), organizzato in collaborazione con i Centri e libero a tutti i giocatori N.C. e 4° Gr., si terrà sui campi del circolo Ripa Alta, strada del Redentore 51, Revigliasco-Moncalieri (Torino) (telefono 880.80.36), dal 21 giugno al 6 luglio. Quote di iscrizione: singolare maschile e femminile, 6000 lire (più tassa Fit); associati C.s.a.i.: 4000 lire (più tassa Fit). Il regolamento si può ritirare ai Circoli aziendali o alla segreteria C.s.a.i., via Avogadro 8, Torino, telef. 539.865.

Per qualsiasi informazione sulle iniziative dei Centri di attività sociali Fiat Torino, rivolgersi alle biglietterie di via Carlo Alberto 57 (telef. 53.00.25) oppure di via Guala 26 (telef. 619.16.36), Torino.

Aviazione italiana negli Anni Ottanta

Organizzata dai Centri di attività sociali Fiat e dall'Associazione Arma aeronautica di Torino, mercoledì 21 maggio si è svolta, presso «Il Teatro» di via Juvavara 15, la conferenza «Le prospettive dell'aviazione italiana per gli Anni 80», svolta dal generale di squadra aerea Antonio Mura, comandante della prima Regione aerea.

L'oratore, presentato dall'on. Vittore Catella, ha sottolineato l'importanza della formazione dei piloti e la capacità del nostro Paese di progettare e realizzare autonomamente velivoli.

Ogni anno viene bandito un concorso per 120 posti allievi piloti presso l'Accademia aeronautica: vi partecipano oltre duemila giovani ma dopo le selezioni, i quattro anni di accademia e un ulteriore anno su aerei a getto, sono solo una cinquantina i piloti operativi assegnati ai reparti. Il costo complessivo della preparazione si aggira sui 600-700 milioni per pilota.

Purtroppo molti, allestiti da migliori condizioni economiche, «emigrano» verso le compagnie civili e non si può così ammortizzare il costo sostenuto.

Passando ai velivoli, il gen. Mura ha osservato che l'industria italiana nel 1945 è partita da zero e si è forma-

ta su aerei forniti gratuitamente dagli Stati Uniti. La capacità dei nostri tecnici venne dimostrata già nel 1958, quando il caccia tattico-leggero Fiat G91 vinse un concorso Nato.

Attualmente l'Italia è all'avanguardia: collabora con Germania e Gran Bretagna alla realizzazione del Tornado Mrea. Questa autonomia progettuale, degna di un Paese industrializzato, significa indirettamente anche autonomia politica, perché non si deve dipendere da eventuali Paesi fornitori.

Manifestazione cinofila

In risposta alle numerose richieste giunte e al notevole interesse che negli ultimi tempi si è manifestato in campo cinofilo, i C.A.S. organizzano per i propri iscritti una manifestazione per cani da caccia, domenica 6 luglio prossimo, alle 8.30, sul campo Sisport di Settimo Torinese.

La quota di iscrizione è 3000 lire per ogni esemplare presentato. Iscrizioni e programmi alle biglietterie di via Carlo Alberto 57 e via Guala 26 o presso la Sisport di Settimo Torinese dal 16 giugno al 3 luglio.

il finanziamento è la nostra professione

Finanziamenti a dipendenti con trattamento sulla busta paga (ACCONTI IMMEDIATI)

Finanziamenti per acquisto IMMOBILIARI

CONSULENZA FINANZIARIA PER MUTUI FONDIARI VENTENNALI (INTERPELLATE SENZA IMPEGNO)

FINANZIARIA FINDAL

Corso Unione Sovietica, 371 - TORINO
Tel. 61.82.92 - 61.08.60

ORARIO: 8.30 - 12 - 14.45 - 19.15
Sabato 8.30 - 12

FINTORINO AGENZIA N. 3

Progetti nel gruppo dei «Centauri Fiat»

Tra i gruppi dei Centri di attività sociali, uno riunisce gli appassionati della motocicletta: dal 1955, i «Centauri Fiat» si sono meritati coppe e trofei nei numerosi raduni cui hanno partecipato.

Nell'ultimo anno è stato dato notevole impulso alle attività, con risultati di rilievo in campo internazionale (un primo posto al raduno di Iesolo) e nazionale (due primi posti, a Ventimiglia e a Pordenone), ottenuti grazie all'entusiasmo degli iscritti.

I soci sono meno di un centinaio; poiché le classifiche nei raduni si basano oltre che sulla distanza chilometrica anche sul numero dei presenti, i dipendenti e i familiari sono sempre invitati a partecipare numerosi.

Oltre i raduni internazionali, nazionali e regionali, quest'anno sono allo studio gite in occasione di alcuni gran premi motociclistici per permettere agli interessati di assistervi.

L'iscrizione al gruppo offre facilitazioni presso ditte convenzionate. Gli incontri si svolgono in via Carlo Alberto 61, Torino, terzo piano, ogni giovedì, dalle 20.30 alle 23.

Alt al ladro con Megablok® nella tua porta..

controposta in acciaio per alloggiare il cilindro
chiavistello che chiude in alto nel telaio
SISTEMA DI FUNZIONAMENTO
placca in acciaio protegge cilindro
chiavistello che chiude nel telaio al lato centrale
verruccia esistente
controposta in acciaio per alloggiare il cilindro
cilindro esistente nel pavimento
controposta in acciaio per alloggiare il cilindro
chiavistello che chiude in basso nel pavimento

costa solo €187.000
(I.V.A. E MONTAGGIO COMPRESI CHE PAGHERAI AD INSTALLAZIONE AVVENUTA)

MEGABLOK trasforma la debolezza naturale del legno in una barriera contro ogni attacco del ladro grazie alla quadruplicazione delle chiavistelli d'acciaio che chiudono i quattro lati della porta.
Niente più spingere in vista.
MEGABLOK viene montato dentro lo spessore della tua porta, non si vede e non ne rovina l'estetica.
Disponibili la versione laterale (nei disegni) e centrale.
I nostri tecnici specialisti installano il sistema MEGABLOK in brevissimo tempo nella tua porta, a casa tua, con un montaggio accurato e senza creare disagio.

Telefona oggi stesso al 011/442739 per informazioni e prenotazioni

Interessanti proposte ai dipendenti
MEGABLOK, TORINO, Via Di Nanni 24

Premiata CASA DEL MOBILE

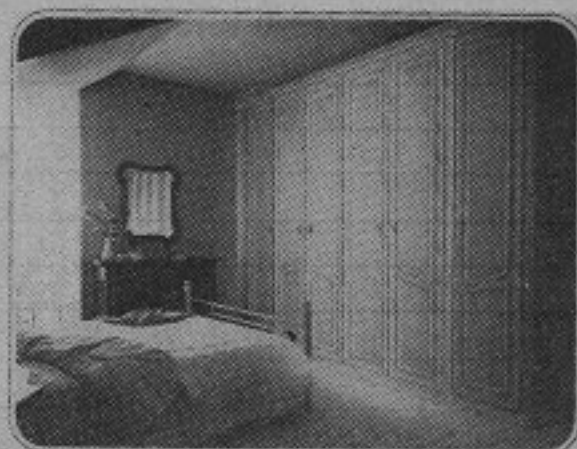
Colossale e straordinaria vendita dell'armadio a prezzi incredibili!

Camere da letto, soggiorni, sale da pranzo, grande assortimento delle più belle cucine componibili, camerette studio moderne, in stile classico, in stile marina inglese e in bambù. Tutto a prezzi imbattibili.

Se avete problemi di arredamento portateci la piantina del vostro locale. La nostra équipe di esperti arredatori risolverà gratuitamente tutti i vostri problemi.

VISITATECI!

Strada Lanzo 48 - Borgaro Tor.se - Tel. 4701500-4701574
A 3 km. da Torino sulla strada di Caselle - Aeroporto



Armadio a 4 porte con sopralzo laccato e decorato L. 449.000

calendario gruppo anziani

per informazioni: tel. 632.544

Rinnovo consigli direttivi — Il Gruppo di Trieste ha rinnovato le cariche sociali per il triennio 1980-82: presidente, Bruno Bidoli; vicepresidente, Luigi Signorile; segretario, Salvatore Maffi.

Manifestazioni — 5 giugno: sede territoriale di Nichelino; Ferrere (Asti); 7 giugno: Divisione Ponderie e Fucine, Robella (Asti); 14 giugno: Filiale di Torino, Ville-sur-Sarthe (Aosta).

GARE IN PROGRAMMA

Bocce — 14 giugno: sede territoriale di via C. Guidi 10.

Casa di riposo «G. Agnelli» di Moncalieri — 12 giugno: gara a bocce al punto, a cura del Gruppo anziani Stabilimento Mirafiori Presso; 10 luglio: gara a bocce notturna a cura del Gruppo Anziani Stabilimento Lingotto.

RISULTATI GARE

Bocce — 31 marzo: 1. Pavia Pietro; Di Loreto Diamante; 2. Landi Antonio; Sella Pietro; 24 aprile: 1. Martino Pietro; Piazzalunga Eugenio; 2. Geninatti Giovanni; Peruscia Giovanni; 3. Pace Aurelio; Rena Domenico; 4. De Michelis Giacomo; Formica Piero. 3 maggio: Trofeo Anziani: 1. Doria Giuseppe; Cane Giacinto; 2. Rocci Dino; Rocci Federico; 3. Bertina Calogero; Ruffinetti Carlo; 4. Camporelli Walter; Bino Giovanni. 17 maggio: 1. Stratta Franco; Iorio Lorenzo; Garimanno Ovidio; 2. Loat Sisto; Berruto Carlo; Laurella Giuseppe. 10 maggio: Coppa della «Presidenza»: 1. Angelini Antonino; Mortara Dionigi; Primus Bruno; 2. Panero Renato; Farina Piero; Bava Pier Giuseppe.

La coppa per la terza volta consecutiva è stata vinta dalla Fiat Aviazione per effetto delle maggiori vittorie riportate dalle sue formazioni.

Scopa, 30 marzo: 1. Landi Antonio; Zaglia Alfredo; 2. Landi Arduino; Ramella Ario.

calendario ex allievi

per informazioni: tel. 636036

Riunioni gruppo fotografico. Lunedì 9 e 23 giugno, ore 21.

Riunioni gruppo pesca. Tutti i venerdì di giugno, ore 21.

La Corale. Un gruppo di venticinque innamorati del canto di montagna ha dato inizio, in origine, al complesso. Più tardi, sotto la guida del M. Pasteris, la Corale si è rivolta a repertori più vasti ed impegnativi, quali la polifonia sacra e profana rinascimentale e la musica corale di autori contemporanei. Un altro filone è stato quello della musica di origine popolare italiana e straniera, quest'ultima cantata in lingua originale.

Chi desidera imparare a cantare in coro può rivolgersi, al lunedì e al giovedì alle ore 21, presso la sede dell'Associazione ex Allievi Fiat (M. Pasteris), oppure telefonare in segreteria.

Incontro Corale 1980 — 13, 16 e 18 giugno, ore 21. Serate-concerti alle quali parteciperanno due cori di voci bianche, due cori misti e due cori maschili. E' prevista una serata conclusiva con la partecipazione di tutti i cori sopracitati (compresa la Corale dell'Associazione).

ATTIVITA' SVOLTE

Gruppo fotografico. Nel concorso di Oggiona-Santo Stefano (Varese) si è classificato primo per il tema libero Piero Bonetto. Vincenzo Vindrola ha ottenuto una particolare menzione. Per il tema «Il mondo contadino» si è classificato 1° premio Lorenzo Quaglini.

Raduno di pesca alla trota, 19 aprile. Si sono classificati: 1) Bruno Bosca; 2) Bruno Civera; 3) Mauro Gai; 4) Sergio Bocca; 5) Adriano Paro; 6) Agostino Vitali; 7) Antonio D'Arino.

Aeromodellisti. Il nostro gruppo ha partecipato alla 4ª edizione della competizione internazionale Vrsar Cup in Jugoslavia nei giorni 2-3 maggio, ottenendo i seguenti risultati: 1) Franco Givone; 2) Celeste Battaglia; 6) Eraldo Padovano.

Rai-tv 3. Il 16 aprile scorso, durante la trasmissione serale del notiziario regionale, ha mandato in onda un servizio dedicato alla mostra fotografica Alfred Noack, allestita nella nostra sede.

Gara a bocce con anziani, sabato 19 aprile. Primi classificati in coppia i nostri soci Adriano Lazzaro-Roberto Bonello. Secondo classificato Guido Chiappino in coppia con dipendente anziano.

centri di attività sociali

per informazioni: tel. 530.925

Automobilismo — 21 giugno: gara di abilità di guida valida per il campionato sociale.

Bocce — 14 giugno: gara alla baraonda internazionale sui campi scoperti della

Sisport Settimo; 21 giugno: gara alla baraonda internazionale sui campi scoperti della Sisport Orbassano.

Giochi di sala — 15 giugno: gara di scopa alla Sisport, campo Agnelli.

Ciclismo — 8 giugno: partecipazione al «Giro del Colle Braida» (Torino); 15 giugno: partecipazione al raduno «Trofeo Benedicenti» (Chieri) e partecipazione al raduno Gran Fondo Giro Piemonte (Trevate); 21 giugno: partecipazione al raduno «Giro della Valle Cerrina» (Valle Cerrina, Alessandria); 22 giugno: partecipazione al 3° raduno regionale «Trofeo del decennale» (Ivrea); 29 giugno: partecipazione al 1° raduno Fulgori-Marus (Torino); 29 giugno: partecipazione al raid cicloturistico «Granfondo» (Ivrea); 6 luglio: partecipazione alla Granfondo «7° Giro del Colle del Lys» (Torino) e partecipazione al 2° trofeo Fiat Ritmo (Piosasco); 13 luglio: partecipazione al raduno Mossetto (Torino).

Escursionismo — 8 giugno: escursione al Monte Zerbion mt. 2722 da Antagnod mt. 1699 (Valle d'Ayas); 22 giugno: escursione al Monte Orsiera mt. 2878 dal Sanatorio Agnelli mt. 1765; 6 luglio: escursione al Colle di Trajor mt. 2877 da Epivel mt. 1452 (Val di Cogne).

Tennis — 9 giugno: inizio corsi di tennis per ragazzi sui campi di Settimo Orbassano e Vittoria e inizio torneo tennis «Nen Bon», campo Agnelli, ore 19.30; 22-29 giugno: stage tennistico al Monginevro per ragazzi; 5 luglio: incontro squadre Fiat Cas - Banca d'Italia (campo Agnelli).

Tiro a volo — 28 giugno: gara alle ore 14 sul campo di tiro di Carignano.

Pesca — 8 giugno: partecipazione al Trofeo Piemonte gara Delossi (Vercelli) e partecipazione alla gara regionale dei Pierini; 15 giugno: partecipazione al trofeo Piemonte gara Coppa d'Oro (Alessandria); 22 giugno: partecipazione al trofeo Piemonte gara di La Loggia (Torino).

Motociclismo — 14-15 giugno: raduno nazionale a Sanremo; 5 e 6 luglio: raduno internazionale a Sondalo (Passo dello Stelvio).

Manifestazioni — 10 giugno: serata danzante di premiazione per i vincitori della caccia al tesoro al dancing «Du Parc», corso Regina Margherita 104, Torino.

sisport

per informazioni: tel. 570.057

Atletica leggera — 6-7-8 giugno: Torino, Olimpiadi; 7-8 giugno: Pavia, campionati di società femmin. serie B; 7-8 giugno: Pescara, campionati di società maschile su pista, serie A; 13-14-15 giugno: Firenze, campionati italiani individuali adulti e jun.; 15 giugno: Mirandola, campionato italiano di maratona e Schio, campionato italiano di soc. di marcia; 24-25-26 giugno: Torino, campionati italiani assoluti m.f.

Bocce — 7-8 giugno: Torino, gara a coppie cat. nazionale; 8 giugno: S. Germano Cusone, 2ª selez. a coppie cat. regionale; 14-15 giugno: Genova, 4ª giornata camp. ital. di società cat. nazionale; Novara, 4ª giornata camp. ital. di soc. cat. regionale; 15 giugno: Torino, gara a coppie cat. regionale; 21-22 giugno: Asti, gara a quadrette cat. nazionale; 22 giugno: Torino, gara a coppie cat. regionale; 29 giugno: Torino, gara a coppie cat. regionale.

Canottaggio — 14-15 giugno: Rimini, Trofeo delle Regioni, giochi della Gioventù e a Lucerna regata internazionale sen. A e B, pesi legg.; 15 giugno: Torino, incontro Torino-Aix les Bains; 22 giugno: regata zonale; 29 giugno: Gavi, regata naz. per sen. A e B, pesi legg. jun. e ragazzi.

Canoa — 14-15 giugno: Castelfandolfo, regata internazionale sen. all. cadetti; 21-22 giugno: Montefalco, regata nazionale.

Ciclismo — 6-7-8 giugno: Giro della Valsesia; 11-21 giugno: Giro d'Italia (a tappe); 15 giugno: Novi Ligure, Coppa Romita; 22 giugno: S. Vincent, campionato regionale 2ª serie.

Nuoto — 13-14-15 giugno: Piacenza, finale Coppa Mosca.

Pallanuoto — 14 giugno: Torino, Sisport Fiat Ricambi - S.S. Sturlia; 21 giugno: Nervi, S. S. Nervi - Sisport Fiat Ricambi; 28 giugno: Torino, Sisport Fiat Ricambi - Lazio Dubin.

Tuffi — 14-15 giugno: Roma, 1ª prova Coppa Mosca; 28-29 giugno: Asti, 2ª prova Coppa Mosca.

Sollevamento pesi — 14-15 giugno: Sesto S. Giovanni, campionati italiani cat. seniores.

Tiro con l'arco — 8 giugno: Faenza, gara nazionale; 15 giugno: Milano, gara nazionale; 12-15 giugno: Stoccarda, pre-olimpica; 29 giugno: St. Vincent, gara nazionale; 26-29 giugno: Kielce (Polonia), gara internazionale.

Trofeo Agnelli, 14 giugno: tiro al piattello, dipendenti; 16 giugno: tennistavolo, inizio torneo (dipendenti); 21 giugno: lotta greco-romana (figli).



MARCHE, IO CI RITORNO.

In 160 chilometri di mare e di sole, scelgo la sabbia o lo scoglio; trovo la spiaggia familiare o alla moda; gusto la genuina gastronomia, scopro l'artigianato, le città d'arte e le città balcone, un fiume che scorre tra le rocce, il verde dei monti degradanti in colline verso il mare, lo splendore delle grotte più belle d'Italia.

Insieme ai marchigiani vivo la sagra paesana, i tornei cavallereschi, colgo la freschezza degli stornelli o l'armonia della musica classica.

E' così da Gabicce mare a Porto d'Ascoli. E se voglio creare una parentesi tra me e il mare, per scoprire ancora cose stupende, basta una breve gita



*ideagita

n° 14

Da Porto S. Elpidio verso Monte S. Giusto, Corridonia, Urbisaglia, sino al lago di Fiastra, in vista di Visso e del Monte Bove, le dolomiti delle Marche.

n° 17

Da Cupramarittima verso Ripatransone con il vicolo più stretto d'Italia, attraverso Montalto Marche sino a Comunanza, Attraverso per immergersi in un'atmosfera pastorale ed agricola.

marche
L'ITALIA
IN UNA REGIONE



Risponde Ugo Zatterin

Ugo Zatterin, noto giornalista e commentatore, direttore della Rai-Tv di Torino ha accettato di collaborare a «Illustratofiat» rispondendo ad alcune lettere scelte fra quelle più curiose e interessanti giunte in redazione.

Cara energia sempre più scarsa

«Come la pensa sulle centrali nucleari che dividono in due il Paese?...»
(lettera firmata)

Ci penso con l'angoscia che provocano sempre i grandi problemi vitali. Quella che ci si propone è un po' la scelta tra «avere ed essere», per rifarmi al famosissimo libro dello psicologo Erich Fromm, recentemente scomparso. O avere una società opulenta, fondata sul largo consumo di energia, ma con tutti i rischi che si devono correre per produrla (e i costi che si devono sopportare), o essere più vicini alla misura umana, più appagati spiritualmente e sereni con un'economia e un modello di vita che potremmo chiamare, per intenderci, di guerra.

Una verità mi sembra fuori discussione. Neppure il problema energetico può realizzare quel moto perpetuo economico, che vuole la botte piena, la moglie ubriaca e l'ava che pende abbondante dalla pignia. A parte dunque le propensioni individuali per l'essere o per l'essere, direi che possiamo considerare le due ipotesi astrattamente alla pari. Ma chi opera una scelta deve sapere con chiarezza che cosa sceglie. Nel 2020 (tra 40 anni cioè), con l'aumento della popo-

lazione mondiale e dei suoi bisogni, dovremmo disporre del triplo di energia rispetto a quella consumata oggi. Le nuove energie, più o meno pulite e sicure, richiedono da 30 a 50 anni per uscire dalla sperimentazione al consumo di massa. In questa manciata di decenni, che sono lo spazio di una generazione, o si rischia o non si rischia. L'alternativa alle centrali nucleari, con i fantasmi che gli stanno dietro, è tornare ai mutandoni di lana e alla papalina, allo scaldino e al mattone nel letto, alla bicicletta e alle marce lunghe da casa al posto di lavoro, ai fumi della luce, alla riduzione dei ritmi e dello scialo. Potrei persino dire — che questo modello ho avuto il tempo di provarlo — che ci sto, anzi che ci sto. Ma il mio parere conta poco, e non ne sono nemmeno saldamente convinto.

Attività degli onorevoli specie sotto elezioni

«Mi è capitata una cosa stranissima. Mia moglie ha partecipato ad un concorso e le è andata bene. Però il giorno stesso della pubblicazione delle graduatorie sono arrivati a casa nostra due telegrammi di due onorevoli di due partiti diversi, che si congratulavano con lei con tutta l'aria di quelli che ci hanno mes-

so una buona parola. Siccome noi non conosciamo quei due onorevoli e non ci siamo fatti raccomandare da nessuno, penso che sia un trucco o un errore. Cosa ne dice?»

(lettera firmata)

Né trucco, né errore. E' la prassi, direbbe un burocrate. La coltivazione dell'elettorato, attività importantissima di ogni parlamentare, consiste anche di queste cose, specie di questi tempi elettorali. Basta un segretario che controlli gli esiti dei concorsi, individui gli idonei che risiedono nel collegio del proprio principato, e già un bel telegramma. E non le dico quello che accade con le opere pubbliche, gli stanziamenti, le sovvenzioni, le nomine approvate dal governo o da altri enti pubblici. Informare subito e congratularsi è già alludere ad un proprio merito. Farlo prima d'ogni altro è una buona ipotesi sul futuro successo elettorale. Farlo in ritardo è il crollo, un piccolo dramma.

Ricordo l'incontro con un senatore, indignato, avvilito, bisognoso di sfogo. Durante tre legislature diligentemente gestite tra Roma e il suo collegio calabrese si era creato una organizzazione perfetta. Non c'era provvedimento ministeriale di cui non riuscisse ad aver notizia prima d'ogni altro collega per comu-

nicare il lieto evento agli interessati.

Ebbene. Qualche giorno prima il ministro dei Lavori Pubblici aveva deciso la costruzione d'una strada, desiderata dagli elettori del senatore e da lui per verità molto sollecitata. Tutti i parlamentari della stessa zona si erano dati gran daffare per ottenere, e quindi telegrafare il più rapidamente possibile, la buona notizia.

Ancora una volta era riuscito a batterli tutti sul tempo: telefonata di un «gabinettista» amico due minuti dopo la firma del ministro, ordine immediato al proprio segretario di spedire subito dieci «lampi», già preparati nel testo e negli indirizzi, a tre sindaci, a tre parroci, a tre segretari di sezione, ad un segretario provinciale. Aveva serenamente pregustato il trionfo, quando, la domenica dopo, sarebbe ricomparsa nel collegio. Invece, sceso alla stazione, al posto degli osanna aveva trovato la notizia d'essere stato preceduto di ventiquattrore da un ministro suo conterraneo e concorrente elettorale. Il quale, avendo sfrecciato a sua volta un patto di mutua informazione con altri ministri, aveva saputo della strada qualche ora prima della firma del provvedimento e s'era appropriato della primizia. Quando si dice che il potere logora chi non ce l'ha...

Località termali chi ci va e come

Vorrei esporre il mio problema che è poi quello di tanti altri dipendenti. Da qualche anno a questa parte la nostra direzione cambia continuamente sistema per le domande di ammissione alle cure di fangoterapia. Quest'anno, dopo la visita all'Inam, ci dobbiamo rivolgere presso gli uffici manodopera per decidere la data della partenza e fin qui tutto bene; il problema viene dopo perché, una volta fissata la data, arriva la chiamata da via Marochetti e si scopre che per il periodo stabilito non ci sono più posti disponibili e che la località fissata non è più convenzionata, per cui se si vuole andare si deve pagare; in un secondo tempo saranno poi rimborsate 119.000 lire che sono una minima parte di quanto si spende in realtà. Insomma chi riesce ad andare alle cure termali sono quelli che ci si recano per le cure di bellezza! (lettera firmata)

Siamo un gruppo di operai della carrozzeria di Mirafiori e chiediamo un chiarimento in merito alle domande per le cure termali. A fine febbraio abbiamo scoperto che era stato emesso un comunicato secondo il quale ci si doveva rivolgere al segretario d'ufficio per segnalare di aver presentato richiesta di ammissione. Tale segnalazione (scritta) doveva essere consegnata entro il 29 febbraio. Chi non era a conoscenza di tale comunicato (ed eravamo in molti) veniva escluso.

(un gruppo di operai della carrozzeria di Mirafiori)

Risponde la Sepin gestioni del personale:

«In base all'accordo 3/3/69 prot. A) punto G, l'azienda corrisponde una integrazione del concorso spese di soggiorno fino a concorrenza dell'intera spesa riferita alle tariffe praticate negli alber-

ghi convenzionati dall'organizzazione Fiat. L'intervento si attua attraverso due forme di integrazione: diretta, dove le spese di soggiorno sono a carico dell'azienda; indiretta, dove la società di appartenenza riconosce all'assistito un concorso spese al termine del periodo di cura.

Per il 1980, sulla base dei soggiorni fruiti in forma diretta negli anni precedenti, sono stati convenzionati 7310 posti presso ventun alberghi di undici località termali. La tariffa media praticata negli alberghi convenzionati è stata di 119.000 lire, importo che l'azienda corrisponderà a titolo di «integrazione spese di soggiorno» a tutti coloro che fruiranno della forma indiretta.

Per quanto riguarda l'iter di ammissione dei dipendenti alle cure termali si precisa che i periodi di assenza dal lavoro compatibili con le esigenze di funzionamento sono stati definiti dagli enti di appartenenza su segnalazione dei dipendenti che avevano richiesto alle competenti unità sanitarie l'ammissione alle cure termali. La convocazione presso gli uffici di via Marochetti viene effettuata alla ricezione delle autorizzazioni rilasciate dalle varie unità sanitarie; al momento in cui i dipendenti si presentano per istruire le pratiche di soggiorno per il periodo di assenza definito con il proprio ente del personale potranno fruire sia della forma diretta, in presenza di posti disponibili negli alberghi convenzionati, sia della forma indiretta, negli altri casi.

Qualora in mancanza di posti il dipendente non accetta la forma indiretta la pratica verrà tenuta in sospeso in attesa che l'ente del personale verifichi la possibilità di assegnare — in funzione delle esigenze di lavoro e delle reali disponibilità di soggiorno — un diverso periodo. Dopo tale verifica in mancanza di posti, il dipendente potrà fruire solamente della forma indiretta. □

La sicurezza bambini di serie sulla Delta



Desidero sapere per quale motivo sulle porte posteriori della nuova Lancia Delta non sono state adottate le serrature di sicurezza per bambini come sulla Ritmo, e se è possibile averle come optional.

(lettera firmata)

Risponde l'ingegner Della Role della direzione progettazione Lancia:

«Sulle vetture a quattro porte che hanno preceduto la Delta non è mai stata inserita la sicurezza bambini perché, a nostro giudizio, tale dispositivo offre sì il vantaggio di bloccare il dispositivo di apertura dall'interno, ma presenta anche il seguente inconveniente: trasportando persone adulte nei posti posteriori e dimenticando di disinserire il dispositivo, le porte si aprono solo dall'esterno. Ciò potrebbe diventare critico in caso di incidenti soprattutto in quelli con principio di incendio (tamponamenti nei giorni di nebbia) o in quelli in cui il guidatore non è in grado di uscire e aprire le porte posteriori.

Anche per la Delta era stato seguito questo criterio: si è trattato quindi di una scelta.

Viste in seguito le nume-

re richieste (soprattutto da parte commerciale) tale dispositivo è stato ora inserito — di serie — su tutte le versioni della Delta (le vetture consegnate dalla seconda metà di aprile hanno quindi la sicurezza bambini).

Qualora qualcuno, possedendo già la Delta, volesse montare tale dispositivo è senz'altro possibile farlo ricorrendo ad una officina di carrozzeria. (Occorre praticare un'asola nel pannello interno della porta posteriore e naturalmente sostituire la serratura con quella avente la sicurezza bambini già disponibile sul mercato presso i ricambi). □

Via i pidocchi non via i capelli

Desidero trattare un argomento che mi sta particolarmente a cuore e che riguarda il soggiorno dello scorso anno nella colonia montana di Dorga dove ho mandato i miei due figli. Il più grande mi ha raccontato che appena arrivati un bimbo è stato mandato in infermeria perché aveva i pidocchi, ma il particolare che aggrava il fatto è che di questo erano accorti prima della

partenza da Milano. Quando, dopo dieci giorni sono andata a trovare i miei figli e ho visto alcuni bimbi con la testa rasata, ho pensato che non fosse giusto mortificare dei bambini per colpa di altri e che sia i genitori sia i medici abbiano agito con molta leggerezza. Mi auguro che quest'anno siano più scrupolosi.

(lettera firmata)

Risponde la Sepin - centri di soggiorno per l'infanzia:

«Il problema delle infestazioni e delle affezioni con ampia diffusione nelle collettività infantili, ha trovato sempre una pronta ed energica risposta da parte delle autorità sanitarie, degli enti locali e della Fiat. Più in particolare per quanto concerne la pediculosi (infestazione di pidocchi e lendini) si è operato, in accordo con gli uffici di igiene, a due livelli: attraverso misure profilattiche, come l'invito ai genitori, mediante lettera ciclostilata, a presentare i bambini alla visita medica con i capelli puliti e possibilmente corti, attraverso una visita specifica, prima della partenza per i soggiorni di vacanza.

Qualora si incontri una pediculosi in atto, per le più gravi infestazioni si procede all'esclusione dalla partenza; gli altri casi vengono sottoposti a trattamento disinfestante dall'ufficio d'igiene, e, se necessario, isolati per qualche giorno nel centro di vacanza fino a completa guarigione.

Non procediamo al taglio dei capelli (se non in casi eccezionali) perché riteniamo tale intervento depersonalizzante ed umiliante, non certamente consoni allo spirito di vacanza e di festa che vogliamo improntare i nostri soggiorni estivi. □

Le attività sportive al centro di Firenze

Desidero informarvi che anche allo stabilimento di Firenze, da quest'anno, abbiamo un circolo. Purtroppo, però, con pochissime strutture: due campi da tennis e tre di bocce. Avendo nel nostro centro di attività sociali più di mille iscritti, tredici discipline fra sportive e culturali e molti iscritti (poiché oltre a noi dello stabilimento sono iscritti dipendenti Lancia, della Ricambi e forse anche della OM; solo nel settore tennis la prima adesione è di 175 iscritti) vorrei sapere dal direttivo del centro di attività sociali di Torino quali sono le prospettive per Firenze.

Vorrei sapere quante sezioni di tennis ci sono nei Cas e i loro indirizzi.

(il responsabile del settore tennis)

Umberto Gini

Ecco quanto risponde la direzione dei centri di attività sociali di Torino:

«Prendiamo atto con vivo interesse che presso il centro di Firenze si sono avviate iniziative in campo ricreativo e culturale e che la partecipazione alle varie attività è destinata ad aumentare ulteriormente in futuro. Per quanto riguarda i centri di attività sociali di Torino, essi operano a livello aziendale (torinese) attraverso una propria struttura costituita dal centro ricreativo e dal centro culturale.

Le attività ricreative e culturali sono gestite per la parte organizzativa da un delegato, eletto dagli iscritti ai vari gruppi e sezioni, un vice delegato e alcuni collaboratori.

In occasione di richieste particolari, i Cas di Torino

sono disposti a promuovere gare o incontri interaziendali di vario interesse, compatibilmente con la disponibilità degli impianti.

Per quanto riguarda il gruppo tennis in particolare, esso organizza per i dipendenti iscritti e i familiari, tornei sociali, gare, corsi a vari livelli di preparazione; partecipa inoltre a manifestazioni e tornei vari.

Per eventuali contatti ed informazioni gli interessati possono rivolgersi direttamente al presidente del centro ricreativo (delegato del gruppo tennis) signor Dell'Erba, centri di attività sociali Fiat Sepim via Carlo Alberto 61 - 10123 Torino — ferma restando la competenza delle strutture rappresentative ed aziendali dello stabilimento di Firenze, a cui l'interessato può sempre rivolgersi. □



La squadra di tennis dello stabilimento di Firenze, confermata al secondo posto al torneo interaziendale cui hanno partecipato più di trenta squadre. Da sinistra: A. Biondo; S. Casale; U. Gini; l'organizzatore del torneo signor Romoli; P. Zanieri; M. Borelli; R. Serra

la lettera del mese

Quante strade ci sono per ottenere una casa

A che punto siamo per le case? Alcuni lettori ce lo chiedono con ansiosa perché da tanto tempo aspettano l'assegnazione di un alloggio adeguato alle loro possibilità economiche. Tra questi c'è gente che vive in abitazioni insufficienti: spazio limitato, condizioni igieniche non buone, ambiente squalido, degradato. Ma ci sono anche le famiglie che aspirano alla proprietà della casa. Hanno fatto dei sacrifici, hanno qualche risparmio, leggono di leggi che dovrebbero favorire l'acquisto di un alloggio a prezzo sopportabile.

Ai meno abbienti devono provvedere i Comuni o gli Istituti delle case popolari con finanziamenti che lo Stato assegna per costruire degli alloggi da affittare agli sfrattati, alle famiglie numerose o costrette a vivere in appartamenti assolutamente inadatti. Per questi alloggi bisogna rivolgersi agli uffici comunali o delle Case popolari e presentare la domanda su moduli che gli uffici stessi distribuiscono quando hanno la possibilità di assegnare un certo numero di appartamenti o, comunque, di provvedere a necessità gravi ed urgenti.

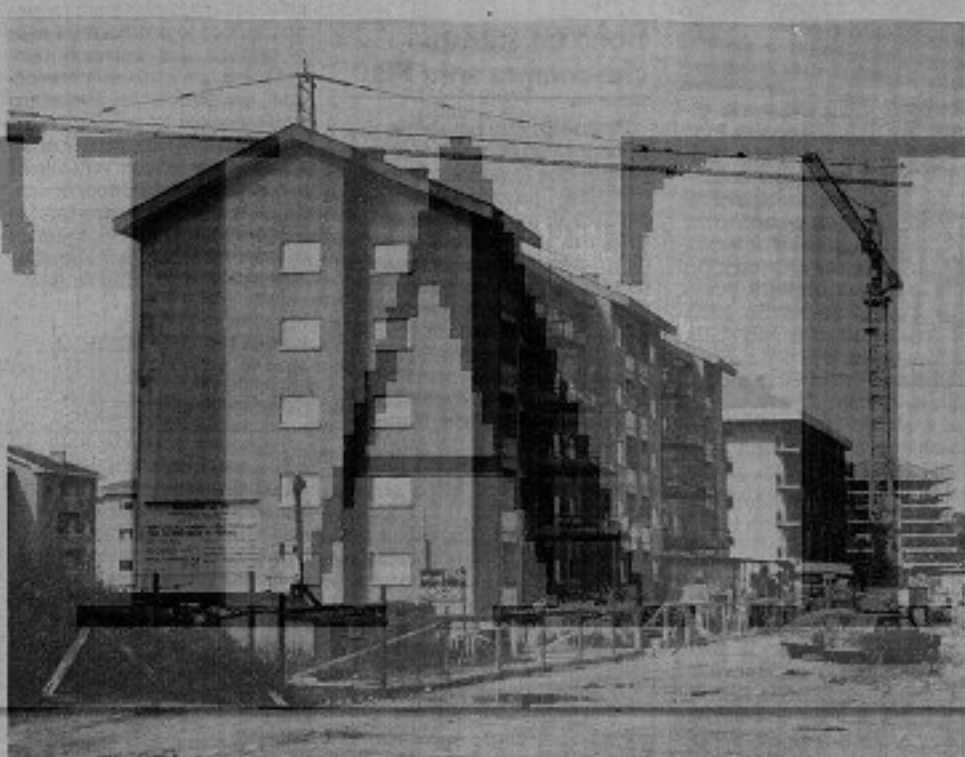
La grande maggioranza dei nostri lettori è invece interessata alla proprietà della casa. Negli ultimi tempi qualcosa si è mosso. Hanno preso l'avvio le prime costruzioni del piano decennale predisposto dallo Stato ed affidato per la realizzazione alle Regioni che hanno ricevuto i finanziamenti necessari. Cooperative ed imprese private hanno incominciato a costruire il lotto previsto dal primo biennio del piano decennale. C'è stato un ritardo di mesi dovuto a difficoltà o lentezza dei Comuni che dovevano assegnare le aree. Però adesso il piano si è messo in moto e non dovrà fermarsi. Questo vale naturalmente per le do-

mande presentate l'anno scorso, cioè per chi ha avuto l'accortezza o la fortuna di entrare l'anno scorso in una cooperativa o si è prenotato in tempo presso un'impresa privata. Ma ci sono ancora molte aspettative e molti vuoti. Sarà possibile soddisfare le prime e colmare i secondi?

Riassumiamo in breve la situazione.

Piano decennale della casa (secondo biennio) — Il 23 maggio è scaduto il termine per la presentazione delle domande. Ora cooperative ed imprese private consegneranno alle Regioni progetti ed elenco dei concorrenti che aspirano a ottenere un alloggio con il mutuo dello Stato. Le Regioni controlleranno la posizione dei singoli concorrenti per accertare quanto segue: 1) Se sono proprietari di alloggi oppure ne affittano uno economico dal Comune o dall'Istituto delle case popolari, nel qual caso vengono eliminati; 2) Se rientrano nelle categorie di reddito familiare previste dalla legge per la concessione di un mutuo a tassi che variano secondo il guadagno annuale, da cui vanno dedotte 30 mila lire annue per ogni figlio a carico.

A proposito del reddito, va detto che per il secondo biennio del piano decennale della casa l'importo annuo è stato elevato fino a 12 milioni, due in più della cifra precedentemente stabilita. L'aumento vale anche per le categorie intermedie. Pertanto chi ha un reddito familiare (fatte le deduzioni per i figli a carico) di 7 milioni e 200 mila lire annue potrà avere un mutuo al tasso del 4,5 per cento; per redditi fino a 9 milioni e 600 mila lire il tasso sarà del 6,5 per cento; per redditi ancora superiori e sino a 12 milioni, tasso del 9 per cento. Lo Stato concede mutui fino all'importo complessivo di 30 milioni. Le pratiche relative al mutuo



vengono fatte dalle cooperative che si appoggiano alle associazioni di categoria e dalle imprese private. Le costruzioni del secondo biennio del piano decennale della casa dovrebbero incominciare nel 1981.

Non ci sono ancora disposizioni per il terzo biennio. Tuttavia le cooperative possono formarsi in attesa di notizie che verranno diramate dalle Regioni.

Legge n. 25 — In base a questa legge, recentemente approvata, si possono ottenere mutui a tasso agevolato sia per le case ancora da costruire, sia per quelle già costruite, in altre parole per l'acquisto dell'alloggio in cui si abita o di altro in vendita. Sono esclusi gli appartamenti di lusso, di tipo signorile, castelli o palazzi di enfiteusale pregio artistico.

Il mutuo agevolato, vale a dire con il contributo statale sul tasso di interesse

da pagare alla banca, può essere concesso sino al limite massimo di 30 milioni. Il contributo statale varia secondo le categorie di reddito familiare di lavoro dipendente od autonomo.

Lavoro dipendente — Mutuo al tasso del 9 per cento per redditi familiari annui sino a 16 milioni senza figli a carico; 16 milioni e mezzo con un figlio a carico; 17 milioni con due figli a carico; 17 milioni e mezzo con tre figli a carico; 18 milioni con quattro figli a carico.

— Mutuo al tasso del 6,5 per cento per redditi familiari sino a 12 milioni e 800 mila lire senza figli a carico; 13 milioni e 300 mila lire con un figlio a carico; 13 milioni e 800 mila lire con due figli a carico; 14 milioni e 300 mila lire con tre figli a carico; 14 milioni e 800 mila lire con quattro figli a carico.

— Mutuo al tasso del 4,5

per cento per redditi familiari sino a 9 milioni e 600 mila lire senza figli a carico; 10 milioni e 100 mila lire con un figlio a carico; 10 milioni e 600 mila lire con due figli a carico; 11 milioni e 100 mila lire con tre figli a carico; 11 milioni e 600 mila lire con quattro figli a carico.

Per i lavoratori autonomi sono previste categorie di reddito familiare annuo diverse da quelle dei lavoratori dipendenti. Il mutuo agevolato spetta a chi ne ha diritto fino ad un massimo di 30 milioni. Gli Istituti di credito possono concedere a questi cittadini mutui supplementari a tasso ordinario.

Le domande per i mutui a tasso agevolato (con il contributo statale) per l'acquisto di alloggi già costruiti o per la costruzione di nuove case devono essere presentate alle Regioni entro il 20 giugno 1980. In Pie-

monte gli uffici regionali stanno distribuendo i moduli per le richieste da oltre 15 giorni. In base alla legge, le Regioni dovranno compilare le graduatorie entro il 20 luglio, approvare e pubblicare le graduatorie definitive non oltre il 20 settembre.

Notizie particolareggiate in proposito si possono avere dalle Regioni, dai comitati comprensoriali e dagli Istituti di credito fondiario. Diamo questa informazione a titolo di cronaca anche se quanto abbiamo pubblicato è già esauriente.

Mutui fondiari ordinari

— Per completare il quadro è opportuno fare un accenno anche ai mutui ordinari, quelli che tutti possono avere per comperarsi un alloggio o costruire una casa indipendentemente dal loro reddito. A tale scopo gli Istituti di credito fondiario concedono prestiti al tasso non indicizzato (cioè ad un tasso che resta sempre uguale e non muta con il mutare del valore della moneta) del 7,95 per cento semestrale. All'incirca 84 mila lire per ogni milione di mutuo ogni sei mesi, compreso l'ammortamento. Questi mutui sono concessi per «case di civile abitazione» in costruzione o già costruite, per la durata di 20 anni.

I mutui fondiari coprono dal 30 al 40 per cento del valore dell'immobile. Gli Istituti si tutelano ponendo una ipoteca sulla casa o sull'alloggio acquistato oppure su altro stabile di proprietà del richiedente. Gli Istituti di credito fondiario possono concedere anticipi durante l'avanzamento dei lavori.

Infine, sempre dagli stessi Istituti si possono avere mutui della durata di 15 anni al tasso dell'8,15 per cento semestrale (all'incirca 90 mila lire per ogni milione di mutuo ogni sei mesi, ammortamento compreso) per l'acquisto della seconda casa in qualunque località.

Anche questa volta il fumo senza risposta

Stufo di mugugnare con i miei colleghi, ho deciso di scrivervi. Quasi certamente questa mia non verrà pubblicata visto la fine che ha fatto quella di un gruppo di impiegati: «fumatori pensate anche agli altri», usata come tappabuchi sul numero di gennaio in fondo alla pagina senza nemmeno una riga di commento.

Interessantissimo l'articolo sul numero di marzo «20

consigli per smettere di fumare»: peccato mancasse il più importante: non fumare in ufficio!

Sarebbe ora che i responsabili del settore elaborassero una disposizione a favore non tanto dei non fumatori ma della salute di tutti. Finora si sono barricati dietro una legge di comodo che vieta il fumo solo in certi locali pubblici. Ma lo vogliamo capire che al bar o al cinema ci

si ferma al massimo due o tre ore senza l'obbligo di recarsi, mentre in ufficio si è costretti a vivere per otto-dieci ore al giorno? A che servono tutte le campagne contro il fumo se poi non si concretizzano coi fatti?

In ufficio è praticamente impossibile che il fumo riesca a diradarsi prima che venga accesa un'altra sigaretta. Possibile che non esista un cavillo legale per impedire al collega di accenderla in ufficio e costringerlo a farlo nel corridoio o in bagno o meglio a casa sua? (lettera firmata)

Vi scrissi già, nel gennaio del '79 per protestare contro il fumo delle sigarette negli uffici e allora il vostro esperto legale diede ragione ai fumatori. Quella «ragione» è molto contestabile dal lato legale e insostenibile sotto il profilo sanitario.

E' proprio sotto l'aspetto della salute che l'azienda deve affrontare e risolvere decisamente il grave problema: grave soprattutto per quei dipendenti — e siamo moltissimi — che non fumano e non intendono imbotirsi di fumo altrui (le donne sono le più accanite e le più dispettose) durante le oltre otto ore della giornata lavorativa. (lettera firmata)

Il fisco è lesto a prendere ma lento nel restituire

Vorrei sottoporvi una questione che può interessare parecchie persone. Si tratta di coloro che per motivi vari (mutuo, credito d'imposta, cure mediche, ecc.) risultano in credito nei confronti del fisco.

Personalmente mi trovo in tale condizione dalla denuncia del reddito del 1977 (per i redditi prodotti nel '76 e anche per gli anni successivi). Naturalmente nella denuncia erano stati allegati i documenti dimostrativi.

Non avendo a tutt'oggi ricevuto alcuna comunicazione, desidererei sapere se è ancora troppo presto o se è già troppo tardi per preoccuparmi.

(lettera firmata)

Risponde il nostro esperto fiscale:

«Può accadere che la dichiarazione annuale dei redditi evidenzia un credito del contribuente verso l'erario. Per esempio in questa situazione vengono spesso a trovarsi coloro che possiedono principalmente redditi soggetti a ritenuta alla fonte (redditi di lavoro, pensioni, ecc.) e cospicui oneri deducibili da far valere. Si verifica anche che il rimborso da

parte dell'amministrazione finanziaria tardi ad arrivare. Ciò di solito dipende dalla laboriosità delle procedure amministrative, solo recentemente sono stati adottati sistemi automatizzati, ma può anche essere dovuta a qualche irregolarità riscontrata dagli uffici in sede di esame della dichiarazione.

Ci risulta che siano attualmente in corso i rimborsi relativi alle dichiarazioni presentate nel 1977, mentre il discorso è ancora prematuro per le dichiarazioni inoltrate nel 1978 e nel 1979.

Un po' di sorveglianza contro i piccoli furti

Sui furti negli spogliatoi si è già scritto più volte e le risposte degli enti responsabili sono sempre state sconsolanti e evasive.

Le segnalazioni provengono da stabilimenti diversi: si tratta quindi di un allarmante fenomeno di costume che non si può accettare con rassegnazione, tanto più che il suo aspetto investe e danneggia anche il patrimonio dell'azienda. Possiedo in proposito una documentazione valorizzata da furti avvenuti in officina per lo stabilimento di Mirafiori carrozzeria. Le denunce pervengono generalmente il lunedì per segnalare lo scasso

di armadi contenenti strumenti da lavoro: serie di chiavi, apparecchi portatili (trapani, levigatrici, avvitatori elettrici o pneumatici, del valore unitario di cento-trecento mila lire) oppure si tratta delle scrivanie dei capi squadra dalle quali vengono asportati cronometri contasecondi, calcolatrici tascabili, buoni mensa e gettoni vari.

Sovente il danneggiato rinuncia a denunciare il furto, mentre si inseriscono altri che denunciano furti immaginari, anche di scarpe da lavoro usate, che vengono sostituite in quanto costituiscono un mezzo antinfortunistico di dotazione. Normalmente si attribuiscono questi furti ai dipendenti delle imprese che agiscono all'interno di ogni stabilimento per lavori di manutenzione e che sono considerati un po' l'armata Brancaleone rispetto ai dipendenti dell'azienda, ma che costituiscono anche un ottimo paravento per i ladroncelli che si trovano in mezzo a noi.

Ogni stabilimento conta, tra i suoi dipendenti, un certo numero di persone dichiarate inabili a lavori produttivi: non è possibile trovare tra queste degli elementi di provata onestà che possano svolgere servizio di sorveglianza?

(lettera firmata)



Le case in vendita solo ai dipendenti o anche agli eredi?

Voglio esporvi un problema che mi sta particolarmente a cuore. Da alcuni anni cerco casa in affitto, con i risultati che potete immaginare; trovare un alloggio in Torino è come chiedere la luna. Abbandonata questa speranza mi sono deciso a cercare un alloggio in vendita a condizioni normali, da non dover spendere, insomma, una cifra impossibile, essendo io un semplice impiegato. Dopo aver passato in rassegna varie agenzie immobiliari, mi sono veramente demoralizzato e quasi rassegnato.

Ora ho saputo che la Fiat vende gli alloggi da lei amministrati, dando la possibilità all'affittuario o agli eredi di comprarlo a condizioni vantaggiosissime.

L'agevolare il dipendente è una cosa ottima perché il lavoratore in questo modo diventa proprietario di un alloggio che, in altro modo non avrebbe potuto acquistare; però dare questa possibilità agli eredi mi sembra una cosa ingiusta, soprattutto nei confronti degli altri dipendenti.

Mi chiedo: che diritto ha il figlio di un dipendente che magari lavora alle ferrovie oppure in banca di diventare proprietario a condizioni estremamente vantaggiose di un alloggio che la Fiat ha costruito appositamente per i propri dipendenti? Perché nel caso di disdetta da parte dell'attuale inquilino, non dare la possibilità a un altro dipendente Fiat di acquistare l'alloggio?

(lettera firmata)

Risponde la direzione relazioni industriali:

«In riferimento al programma di vendita degli immobili di proprietà di società del gruppo Fiat, si ricorda che: possibili acquirenti sono unicamente gli attuali inquilini; è peraltro previsto che, nell'ambito familiare, l'unità immobiliare possa essere intestata da parte del conduttore, al coniuge, ai genitori o ai figli (ascendenti o discendenti di primo grado)».

Doppio lavoro e disoccupazione

Mi riferisco ai vostri articoli apparsi sui numeri di marzo e aprile sul doppio lavoro e vorrei esprimere il mio giudizio: io dico che era meglio quando era possibile fare straordinario; non c'era possibilità di avere una seconda attività portando via, così, il lavoro ai disoccupati.

(lettera firmata)

Lascia la Svenska Fiat dopo cinquant'anni



Il signor Stig Ollmark, dipendente della Svenska Fiat di Stoccolma, affiliata dell'Auto per il mercato svedese, ha lasciato, in aprile il servizio dopo cinquant'anni di appartenenza a questa società. Il signor Ollmark ha iniziato la sua attività presso la Fiat il 15 aprile 1930, cioè nell'anno di inizio della attività della Svenska Fiat, di cui ha seguito fino a oggi tutta la storia. Aveva sedici anni quando ha cominciato a lavorare e ora, dopo cinquant'anni di attività, lascia il servizio per andare in pensione.

Un grazie di cuore per gli amici di Genova

Vorrei, attraverso il nostro giornale, far giungere a tutti i dipendenti della filiale di Genova il mio immenso grazie per la prova di affetto, di solidarietà e di calore datami nella tristissima cir-

costanza della grave malattia che ha colpito la mia bambina. Tutto questo è stato di grande aiuto alla mia famiglia e a me: nel disordine della nostra mente, abbiamo trovato la forza di lottare per tentare di vincere il male. Ancora un grazie di cuore.

Giorgio Maragliano
Filiale Fiat
(succursale) Genova

Sono un «tarato» che compra solo Fiat

Premetto che non sono dipendente Fiat anche se mi piacerebbe esserlo.

Scrivo perché desidero parlare di una cosa che mi urta un po'; non c'è giorno che io non debba discutere con qualcuno a proposito della Fiat. Mi arrabbio quando vedo che la gente acquista auto straniere; in modo particolare quando gli acquirenti sono dipendenti della vostra azienda. Il motivo — dicono — è la miglior valutazione dell'usato che i concessionari di auto straniere praticano.

Io non ho mai provato auto straniere, né mi interessa farlo; mi dicono che sono un tarato Fiat ma continuo a chiedermi, possibile che non si riesca ad eliminare queste anomalie?

(lettera firmata)

Pubblichiamo volentieri questa lettera ringraziando il «tarato» che ce l'ha scritta.

Cento anni di Fiat ma sempre in bicicletta



I fratelli Michele, Giuseppe e Secondo Lisa, ex dipendenti in quiescenza, hanno raggiunto — insieme — i cento anni di Fiat. Michele ha lavorato sempre alla Mirafiori meccanica; Giuseppe fu prima alla Lingotto Stura e poi alla meccanica di Mirafiori mentre Secondo ha prestato la sua opera alla Grandi Motori e al Lingotto. Particolare curioso: i fratelli Lisa, pur essendo proprietari di auto, hanno sempre preferito — in ogni stagione e con qualsiasi tempo — recarsi al lavoro in bicicletta.

La Fiat vive su questi «tarati».

Per quanto riguarda le anomalie cui si riferisce il lettore e che probabilmente riguardano i dipendenti Fiat che acquistano auto straniere, non possiamo ovviamente impedirglielo se non offrendo auto migliori, più sicure, più affidabili, con un'assistenza migliore.

Certo in un momento come questo di generalizzata crisi dell'auto che vede impegnate le case produttrici alla conquista dei mercati, acquistare un'auto o comunque un prodotto straniero preferendo al prodotto nazionale, significa, anche se in minima parte, contribuire al successo della concorrenza. Se tutti acquistassero televisori, radio, elettrodomestici di importazione, per l'economia italiana sarebbe la fine.

«Non scioperiamo per le vittime del terrorismo»

E' ormai un'abitudine che ad ogni fatto grave che turba l'equilibrio della nostra società e in particolar modo in occasione di omicidi compiuti dai vari gruppi eversivi italiani i lavoratori siano chiamati a scendere in strada in sciopero. Per quale motivo? Lo sciopero è nato come strumento di lotta e di rivendicazione dei propri diritti nei confronti del datore di lavoro, ed ancora oggi questa è la sua funzione.

Perché allora si sciopera per la morte di queste persone che con i capitalisti o con i datori di lavoro non hanno niente a che fare?

Penso che se si vuol dimostrare il nostro sdegno e la nostra solidarietà con la famiglia della vittima si possa — per esempio — devolvere un'ora del nostro lavoro ad esso, invece che contribuire a mandare in disesto l'economia italiana e fomentare, con i nostri cortei, nuovi disordini.

(lettera firmata)

Tutti contenti con la Panda con portabagagli oppure senza

Sono il proprietario di una «Panda 30» e non potete immaginare come me sono soddisfatto. Non le manca niente: è spaziosa, ha un grosso bagagliaio, guida silenziosa e, soprattutto, consuma poco. Non trovo parole per complimentarmi con l'ingegnere che l'ha disegnata.

Avendo avuto prima una «500» e poi una «126», questa è l'unica macchina che mi permetterà di andare in ferie senza portabagagli, più comodo e con meno consumo.

(lettera firmata)

Desidero segnalare a illustratofiat un particolare molto importante che, sia io che i miei colleghi, abbiamo notato manca sulla Panda. Si tratta dello sgocciolatoio o supporto portabagagli che dovrebbe essere posto sul tetto della vettura.

La Panda — sia la 30 che la 45 — era proprio la vettura che occorre alla gamma Fiat, ma questo inconveniente non ci voleva.

(lettera firmata)

Non è che i progettisti e i tecnici non abbiano tenuto conto delle esigenze di coloro che intendono mettere sul tettuccio della vettura portabagagli o porta sci.

La nuova linea della Panda con le due strisce sul tetto, è nata per fatti pratici ed estetici: il gocciolatoio è stato eliminato per evitare fruscii aerodinamici e punti di innescio della ruggine.

E' prevista la progettazione di un portabagagli universale, per le due versioni della Panda, che dovrebbe soddisfare tutte le esigenze.

Quattrini in banca arrivano tardi ed è difficile prenderli

Questa mattina mi sono recato alla Cassa di Risparmio di Piossasco per cambiare alcuni assegni, della banca stessa, con i quali mi era stato pagato lo stipendio. L'impiegato mi ha pregato di aprire un conto corrente altrimenti non avrebbe potuto accontentarmi. Dopo varie insistenze gli assegni mi sono stati pagati ma sono stato anche pregato di non ripresentarmi il mese successivo perché avrei avuto un netto rifiuto.

Vi sembra giusto che si debba fare code per ore agli sportelli delle banche per potere — quando ci va bene — ritirare quello che è già nostro?

(lettera firmata)

Sono un operaio della carrozzeria di Rivalta e vorrei parlare di un problema che interessa me e molti altri operai. La Fiat Auto da qualche mese non paga più con soldi liquidi e ci dà due possibilità per riscuotere la nostra paga: il conto corrente oppure gli assegni circolari non intestati.

Il conto corrente è da scartare poiché, essendo in famiglia il solo a lavorare, è già un problema arrivare a fine mese e sarebbe assurdo aprire un conto. Gli assegni presentano una grossa difficoltà per il cambio, particolarmente per chi — come me — abita in un paesino: se in questi piccoli negozi si presentano due o tre persone con la pretesa di cambiare gli assegni, il commerciante si trova in serie difficoltà.

In ultima analisi, poi, penso che un operaio dopo aver svolto il proprio lavoro, abbia il diritto di uscire dalla fabbrica con la paga in contanti senza la difficoltà di dover andare in banca dove — se non ha un conto corrente — non gli cambiano assegni.

Ho sentito dire che verrà aperta una cassa continua e noi tutti ci auguriamo che ciò avvenga.

(lettera firmata)

Sono un operaio Fiat del Centro Assistenza Tecnica di Villa San Giovanni che ha accolto positivamente la recente decisione dell'azienda di versare la retribuzione sul c/c bancario. Per motivi pratici mi sono servito del Banco di Napoli sito di fronte allo stabile Fiat.

Sull'illustratofiat di febbraio ho appreso le condizioni di favore ai dipendenti che l'azienda ha concordato con determinate banche. Ho, così, fatto presente queste condizioni al direttore di questa filiale bancaria. Il quale mi ha risposto che a parte l'interesse (che poi offre a tutti i dipendenti delle industrie) del 10 per cento, le altre condizioni non sono a sua conoscenza.

(lettera firmata)

Uffici pubblici orari che non servono

Sono un operaio della Teksid di corso Mortara e finalmente, dopo tanto mugugnare, mi son deciso a scrivere un po' per trovare in voi della comprensione, un po' perché sono sicuro che riuscirete a far conoscere agli organi competenti quali sono le ingiustizie che un povero diavolo deve sempre subire. Non passa giorno in cui non ci si accorga che per milioni di lavoratori tanti uffici pubblici (sostenuti da denaro pubblico) sono letteralmente inutilizzabili a meno che non ci si rimetta ore lavorative chiedendo permessi e alleggerendo così la busta paga, oppure si ricorra a quell'assenteismo coprifaccia: la mutua.

Confermiamo che le condizioni pubblicate sull'«illustratofiat» di febbraio e i successivi miglioramenti resi noti sul numero di aprile sono applicabili a tutti i dipendenti del gruppo Fiat e sono praticati senza difficoltà dai maggiori istituti bancari. E' comunque probabile e comprensibile che si verificano ritardi nell'applicazione pratica: la causa va ricercata quasi esclusivamente in fattori di distanza o di tempo necessari alle sedi torinesi delle banche di informare adeguatamente le agenzie situate in tutt'Italia.

Più specificamente, possiamo comunicare al lettore che il Banco di Napoli, interessato tramite la direzione Finanza Italia, nel frattempo dovrebbe aver già informato la filiale calabrese che le condizioni a favore dei dipendenti Fiat non si limitano solo all'interesse del 10 per cento.

I motivi di sicurezza del personale che hanno indotto la Fiat, dopo recenti episodi di rapina, ad eliminare il pagamento in contanti delle retribuzioni sono noti a tutti.

Il pagamento mediante assegni, essendo nuovo per la Fiat, ha avuto inevitabilmente una fase di rodaggio durante la quale ci può essere stato qualche inconveniente oggi superato o quasi. Così le difficoltà incontrate dal dipendente di Piossasco nel cambiare gli assegni presso la banca che li aveva emessi, difficoltà ingiustificate perché la banca è tenuta a cambiare i propri assegni ma spiegabile con la novità del sistema, oggi non dovrebbero esistere più.

Indubbiamente tutto è più facile se il cambio degli assegni avviene presso una banca ove si ha un conto corrente o se si è optato per il pagamento mediante bonifico. Quest'ultima soluzione presenta poi il vantaggio di godere di un tasso di interesse sui depositi (attualmente del 10 per cento), di prelevare le spettanze retributive presso lo sportello bancario dal proprio conto dietro presentazione della sola busta paga con tesserino, di utilizzare il conto corrente per effettuare pagamenti delle bollette, emettere assegni, etc.

I titolari di conto corrente inoltre possono procedere a prelievi di denaro dal conto stesso tramite le cosiddette «Casse Automatiche» della banca, mediante una particolare tessera. Ciò consente di ritirare denaro anche al di fuori dell'orario di apertura delle banche. Casse automatiche di questo genere sono oggi operanti già in alcuni stabilimenti e verranno presto installate anche in altri, tra cui Rivalta.

mente inutilizzabili a meno che non ci si rimetta ore lavorative chiedendo permessi e alleggerendo così la busta paga, oppure si ricorra a quell'assenteismo coprifaccia: la mutua.

Il nocciolo del discorso quindi, è che quasi tutti questi uffici: Enel; Gas; banche; trasporti e Anagrafe, fanno orario unico o d'ufficio, non andando oltre le ore sedici e per tanta gente che lavora dalle otto alle diciassette è impossibile recarvisi, così come è diventato impossibile portare i bambini all'asilo.

(lettera firmata)

Per scrivere a «illustratofiat»

«Illustratofiat» pubblica le lettere che i lettori inviano. Le lettere devono essere firmate anche se, a richiesta dell'interessato, potrà essere omissio il nome. Devo-

no essere concise e trattare - nella misura possibile - argomenti non strettamente personali, ma tali da interessare gli altri lavoratori. A tutte le lettere sarà ri-

sposto, sul giornale o privatamente. Indirizzare a «Illustratofiat» - posta dei lettori - casella postale 1100 - 10100 Torino.

Alfrancatura a carico del destinatario da addebitarsi sul conto di credito Nr. 338 presso l'Ufficio di Torino A.D. - Autorizzazione Direzione Provinciale P. T. di Torino numero A. 16527/2702 del 16-5-1975.

NON AFFRANCARE

illustratofiat
CASELLA POSTALE 1100

10100 TORINO

E' Magirus il camion più silenzioso del mondo

Verso la fine del 1977 l'Ufficio Federale per la Salvaguardia Ecologica di Berlino decideva di avviare un piano di ricerca per realizzare un modello di autocarro «silenzioso», per ridurre sostanzialmente l'inquinamento sonoro cui sono soggette la maggior parte delle città del mondo occidentale. Il compito principale di questa ricerca venne affidato alla Magirus Deutz di Ulm, come produttrice del veicolo, alla quale venivano affiancate la Klöckner Humboldt Deutz Ag di Colonia, che costruisce motori e l'Istituto per la Ricerca sui Veicoli a Motore e sui Motori dell'Università di Stoccarda.

Dopo quasi tre anni di ricerche e prove il primo «autocarro silenzioso» della classe media, già pronto per la produzione di serie, è stato presentato (il 13 maggio scorso) al ministro federale tedesco Gerhard Baum.

L'autocarro base, sul quale hanno lavorato i tecnici della Magirus, è del tipo 130 M 8 FL (7,5 tonnellate a terra) con motore Diesel Deutz raffreddato ad aria, sei cilindri, che eroga una potenza di 96 kw (130 cv) a 2800 giri al minuto.

Obiettivo della ricerca era di ottenere una diminuzione di rumorosità intorno agli 8-10 decibel da parte di un autocarro di serie della classe media senza peraltro ridurre la potenza, senza cambiare il concetto base del veicolo e, infine, senza pregiudicare sicurezza e affidabilità di guida. In pratica si trattava di diminuire il rumore, per quanto concerne la sensibilità individuale dell'orecchio umano, di circa la metà.

Dopo lunghi esperimenti i tecnici e gli scienziati di Ulm, Colonia e Stoccarda sono riusciti a ridurre l'emissione di rumorosità di 13 decibel, a un livello cioè addirittura inferiore a quello richiesto, per cui si è passati da un rumorosità di 90 decibel a un «sussurro» di appena 77 decibel.

Il primo motivo di questo successo è dovuto all'impiego di un motore «moderatamente» sovralimentato in luogo di uno aspirato normalmente. La riduzione di velocità di 300 giri al minuto (quando il motore ha un regime di 2500 giri/minuto) ha avuto come risultato una diminuzione della rumorosità meccanica, mentre la «moderata» sovralimentazione ha ridotto la rumorosità della combustione. Questi due provvedimenti hanno sottratto 5 decibel alla rumorosità generale. La necessaria

perdita di potenza derivata dalla riduzione della velocità è stata completamente compensata dalla sovralimentazione, che ha anche consentito un risparmio di carburante valutabile attorno al 5-8 per cento.

L'incapsulamento è stato il passo logico successivo per ridurre la rumorosità: si sono utilizzati materiali che assorbono il suono all'interno del veicolo, attorno al passaruota e sulla parete posteriore della cabina. Anche la parte superiore del telaio è stata incapsulata. Inoltre un «riparo» è stato installato sotto il telaio con una estensione che va dalla parte anteriore del veicolo all'assale.

Ulteriori progressi sono stati ottenuti, sul principio della «corazza», con un'altra serie di interventi che hanno ridotto di 1-2 decibel la rumorosità sempre all'interno della cabina.

Nel 1981 al Servizio delle Poste della Germania Federale verrà fornita una flotta iniziale di 50 «Autocarri silenziosi» di produzione regolare. Sarà una prova importante, poiché attraverso la dimostrazione di quanto possa essere conveniente «per la salute pubblica» un autocarro di questo genere, si porranno le prime, solide basi dell'autocarro del futuro.



Ulm. Anche la parte esterna del «Magirus silenzioso» è stata rivestita con «cuffie» di materiale protettivo che hanno notevolmente contribuito alla riduzione della rumorosità. L'autocarro sul quale si è lavorato è del tipo 130 M 8 FL (7,5 tonnellate a terra).

I segreti del Daily elettrico

Il Daily elettrico è stato realizzato per rispondere a precise esigenze di mercato: il prototipo Unic ha vinto il concorso per veicoli di questo genere bandito nel 1977 dal governo francese. E' la conferma che in Francia esiste già un mercato potenzia-

le per questo settore e le analisi prevedono che il Daily elettrico avrà una buona accoglienza anche in Italia, Irlanda e Austria grazie soprattutto al suo basso costo di gestione.

I 24 accumulatori Fulmen del Daily costituiscono la

batteria di trazione. Sono derivati direttamente dalle normali batterie al piombo a piastre piatte che equipaggiano le nostre automobili con opportune modifiche per adattarle al nuovo compito. I 24 accumulatori sono collocati in tre cestelli sotto

il pianale, non rubano spazio e possono essere estratti in dieci minuti.

La struttura del veicolo non ha subito modifiche: la trazione posteriore e il differenziale sono identici. Il cambio invece è automatico. Il motore Fiat 290-20/144, specialmente studiato per la trazione elettrica, sostituisce il gruppo propulsore tradizionale: è a corrente continua, con ventilazione separata per il raffreddamento e un regolatore elettronico della velocità. La batteria dei servizi è stata mantenuta per alimentare l'impianto elettrico e ricevere energia dagli accumulatori attraverso un apparato elettronico.

A questo punto possiamo partire. Si ruota la chiave, si seleziona il senso di marcia, si allenta il freno a mano: basta premere il pedale dell'acceleratore e il veicolo è in moto. Silenzioso, maneggevole. Le prestazioni: velocità massima 70 km/h, accelerazione da 0 a 50 km/h in 14 secondi, portata utile 890 kg su un peso totale di 3500 chili.

La gamma dei veicoli Magirus in Irlanda

Nel corso di un incontro con la stampa, che si è svolto ai primi di maggio a Dublino, la Frank Fahey Commercial Ltd., importatrice dei veicoli industriali Fiat, ha annunciato che le è stato affidato il compito di commercializzare anche la gamma canteletrica della Magirus.

La quota di mercato acquisita in Irlanda dalla Fiat nel 1979 è stata del 12,40 per cento. Con l'ingresso della Magirus quest'anno l'Iveco dovrebbe raggiungere il 16 per cento delle vendite irlandesi nel settore dei veicoli industriali.



OM di Suzzara verniciatura di avanguardia

Gli obiettivi della nuova tecnologia automatizzata: qualità di prodotto, risparmio energetico, profitto ecologico e un miglioramento dell'ambiente

«Perché si continua ad investire denaro ed energie nella ricerca per una progressiva automazione degli impianti di verniciatura?».

Alla domanda risponde Tiziano Torricini, direttore dello Stabilimento OM di Suzzara dove si producono i Daily e i Grinta, le scocche della gamma Z, le cabine speciali per gli Iveco 100 Diesel destinati al mercato degli Stati Uniti e, per conto della Fiat Auto, i furgoni commerciali 900 T.

«Sostanzialmente — dice l'ingegner Torricini — i motivi, che sono molti, possono essere raggruppati in quattro categorie: qualità del prodotto, risparmio energetico, profitto ecologico e miglioramento dell'ambiente di lavoro».

«Cominciamo dal risparmio energetico».

«E' stato possibile ottenerlo con due accorgimenti di base. Da un lato i forni sono stati soprallevati rispetto alla linea in modo tale che non vi fosse alcuna dispersione di calore, poiché il calore, come è noto, tende a salire verso l'alto e quindi, essendo il forno ad un livello superiore rispetto alle porte d'ingresso del forno stesso,

si ha una drastica riduzione della dispersione di calore.

Un secondo intervento è stato effettuato sulla centrale di riscaldamento dei forni con un sistema di recupero di calore dal gas di scarico dei forni cottura vernici mediante del post-combustori».

«Questo recupero di calore del gas di scarico e la nuova architettura dei forni quanto hanno fatto risparmiare?».

«Il risparmio è valutabile intorno al 12%, ma con la post-combustione del gas abbiamo ottenuto anche un altro vantaggio, quello che abbiamo indicato come profitto ecologico. Con il nuovo sistema infatti siamo certi di emettere all'esterno dello stabilimento soltanto vapori non nocivi e quindi perfettamente in linea con le disposizioni antinquinamento».

«E' il miglioramento della qualità di prodotto come è stata raggiunta?».

«Con una serie di operazioni che rivestono di vernice tutte le parti della carrozzeria — anche quelle più nascoste, ivi compresi gli scatolati. Con le nuove protezioni le lamiere non offrono più nessun punto debole alla

ruggine. Esse sono praticamente inattaccabili. Si può fare un calcolo: il camion verniciato con il nuovo sistema dura, come verniciatura, tre volte più di prima».

«Per gli uomini addetti alla linea che cosa è stato fatto?».

E' il quarto, ma non ultimo punto del nostro programma. L'intervento umano è stato ridotto al minimo. Le persone totali addette al reparto verniciatura non superano le novanta unità, di cui impegnate in operazioni dirette di verniciatura circa 15 persone.

Nella cabine di verniciatura si raggiungono i 400 ricambi d'aria ogni ora. Fino a poco tempo fa, però, non era ancora stato risolto il problema della verniciatura automatica all'interno della carrozzeria dove l'aria ristagna e dove può esistere un certo grado di disagio.

La soluzione: il lavoro dell'uomo è stato affidato a un robot che penetra all'interno della carrozzeria e la vernicia in ogni sua parte rapidamente e diligentemente come meglio non saprebbe fare il più esperto dei nostri operai».

Visita allo stabilimento.



Un momento della verniciatura affidata a un robot che entra nell'interno del veicolo

Ci accompagna Giuseppe Zini, ingegnere responsabile degli impianti e dei mezzi di lavoro: «Prima di ogni intervento le carrozzerie vengono lavate sgrassate e risciacquate. Poi passano nella zona di fosfatizzazione dove viene applicato, su tutte le superfici, uno strato di fosfato di zinco che costituisce il primo strato protettivo e la preparazione di base per consentire l'ancoraggio perfetto delle successive «mani» di vernice. Poi ancora lavaggi con acqua normale e demineralizzata, quest'ultima per evitare che anche le più impalpabili tracce di sali minerali vengano a trovarsi tra lamiera e vernice».

«Con tutti questi lavaggi il consumo d'acqua deve essere imponente».

«Si aggira sui sette-ottocento metri cubi al giorno, un torrentello di rispettabili dimensioni. Finita questa prima fase di preparazione,

la carrozzeria viene immersa nella vasca di cataforesi, una enorme piscina che contiene 180.000 litri di vernice».

«Cataforesi, che cosa significa?».

«Che le particelle di vernice che si trovano in sospensione nell'acqua, vengono attratte dalle lamiere. Prima di entrare nella vasca si applicano alle lamiere gli elettrodi che le attivano, le fanno funzionare cioè come come calamita nei confronti della vernice. Dopo questo «bagno» ancora lavaggi e altre docce per eliminare le scorie di vernice superflue. Si arriva così alla prima fase di cottura. Trenta minuti di sosta in un ambiente a 180° centigradi. Le stazioni successive sono riservate alle operazioni di sigillatura interna ed esterna».

«In pratica si aumenta la protezione di tutti i punti critici (angoli, congiunzioni, ecc.) applicando una sorta di

mastice protettivo».

«Poi entrano in azione i robot».

«Sì, come vedete un cannone grosso calibro che «spara» vernice nel ventre della carrozzeria per gli interni più pistole automatiche per gli esterni. In quest'altra stazione si applicano gli strati antiurto. Poi dopo un'accurata pulizia esterna, si passa alla mano di smalto utilizzando ancora robots per gli interni e per gli esterni; a questo punto dopo la relativa cottura a forno a 130° C, il veicolo è finito».

«Se riscontriamo qualche difetto di lavorazione il «malo» passa immediatamente in quella che noi chiamiamo «linea ospedale» dove vengono prestate tutte le cure che il «caso» richiede».

«La verniciatura termina qui, poi iniziano le operazioni di bardatura, carrozzatura e collaudo funzionale».

Un biologo, un camion e tanta Africa

Ricercatori italiani in Sudan per un piano di assetto e gestione di un parco nazionale grande come la regione Lazio

C'è un progetto di lavoro che si sta svolgendo, piuttosto in sordina, in un posto non proprio «facile» del nostro mondo, il Sudan Meridionale.

L'ambiente è uno sconfinato «plateau» ricoperto da una foresta che va dal Zaire e l'Uganda alla savana (verso i confini con il Centro-Africa) e alle paludi (verso le regioni centrali del Sudan). Questa area immensa è attraversata da alcune piste principali che collegano i centri maggiori, per il resto solo alcune tracce di piste lasciate dagli inglesi permettono ulteriori spostamenti. Ma è proprio questa situazione di incredibile povertà e arretratezza economica che ha permesso la sopravvivenza di una originalità culturale e ambientale eccezionale.

In questa «situazione» si muove un gruppo di ricercatori italiani, impegnati in un progetto di Cooperazione tecnica finanziato dal Governo Italiano su specifica richiesta del Governo Sudanese.

Il progetto consiste nella preparazione di un «Master Plan», cioè un piano di assetto e di gestione del Southern National Park, il Par-

co Nazionale del Sud-Sudan. La storia di questo Parco è molto semplice: fu costituito nel 1939 dagli inglesi con un tratto di matita e da allora nessuno se ne è più curato.

E non si tratta di un piccolo Parco: l'estensione è da capogiro se considerata con gli standard europei: circa un milione e seicentomila ettari, quasi come tutta la Regione Lazio.

Il compito del gruppo di ricerca è quello di compiere una rilevazione accurata di tutte le risorse naturali di un'area che comprende anche il Parco, ma che si estende per una fascia circostante altrettanto grande. Il compito quindi non è solo di contare piante e animali ma di analizzare tutti i tipi di pressione cui l'area è sottoposta e le sue caratteristiche economiche e culturali.

Un'impresa che poteva apparire quasi disperata per le ridotte risorse finanziarie del progetto ma che è stata invece risolta con l'aiuto della Fiat-Iveco che ha fornito al gruppo di lavoro uno strumento essenziale per svolgere il lavoro in tutta tranquillità. Si tratta del camion 75 PC, un mezzo a quattro ruote motrici, marce ridotte, differenziali bloccabili e

TORICO



tante altre caratteristiche che lo rendono non solo adatto, ma necessario ad operazioni in aree come il Sudan.

La prima parte del viaggio ha preso circa 25 giorni per lo spostamento del camion dall'Italia ad Alessandria d'Egitto e poi, via terra, attraverso tutto l'Egitto ed il Sudan fino al Sudan Meridionale; le difficoltà maggiori hanno avuto origine dalle procedure burocratiche in Egitto (per il passaggio di frontiere, dogane) e dalla sabbia del deserto della Nubia nel Sudan. Le stra-

de del Sudan, anche settentrionale, sono nettamente le peggiori dell'Africa, anche quelle di grande comunicazione: tra sabbia, sassi, buche poche sono le macchine che riescono a compiere il tragitto Khartoum-Juba senza alcun problema, senza considerare che per oltre 1700 chilometri non ci sono rifornimenti di carburante e non si è certi di trovarne a destinazione. Lo straordinario confort del veicolo Iveco ha permesso lunghe tappe di pista senza arrivare completamente storditi, come in genere avviene con fuori-

strada più piccoli. Ma la parte del viaggio tecnicamente più impegnativa è stata naturalmente quella relativa alla zona vera e propria del Parco: qui abbiamo viaggiato per giorni su vagni segni di strade e quando anche le piste nella foresta erano ben visibili, ci hanno rallentato continui problemi di guado e di fango. A volte la media giornaliera non ha superato le poche decine di chilometri, ma lo scopo del lavoro, che era di raccogliere campioni e visitare alcune specifiche aree del Parco, è stato raggiunto. **Luigi Boltani**

Lotta contro

Verso la fine di aprile 200 espositori provenienti da tutta Europa e dagli Stati Uniti si sono presentati a Padova all'ottava edizione della fiera «Sep/Pollution», che riunisce un vasto campionario di apparecchiature e impianti per la nettezza urbana, la depurazione delle acque e il trattamento dei fanghi, analizzatori e depuratori di fumi e delle polveri, strumenti per la rilevazione dei rumori e materiali



Che cosa dicono di noi

Campioni a Madrid

**STAMPA
SERA**
Una squadra
che ha
dominato

La Gazzetta dello Sport

In Spagna
vittoria
corale

La seconda giornata si è aperta nel migliore dei modi per l'Iveco che ha subito ottenuto un successo con Armandone De Vincentis, il cui quarto lancio a 58,68 è bastato per imporsi. L'ascolano era giustamente soddisfatto, soprattutto per un nullo di oltre 63 metri.

Questo risultato, in una giornata davvero infelice in cui pioggia, vento ed un pallido sole si sono alternati mettendo in crisi atleti e spettatori (non l'organizzazione che lo era comunque fin dal primo giorno e nulla ha fatto per migliorare il proprio operato), è stato una specie di trampolino per gare che gli atleti della squadra torinese hanno per lo più dominato.

L'Iveco ha dimostrato di essere veramente squadra, un complesso capace di reagire anche nelle situazioni più difficili. E' stata una vittoria corale e quindi premia gli sforzi di dirigenti, tecnici ed atleti che hanno centrato l'obiettivo più importante della stagione.

Mario Lega ha confermato di essere un lunghista di talento saltando 7,84, sua seconda prestazione di sempre.

L'Unità
Un vantaggio
di 32 punti

MADRID — L'Iveco Torino ha mantenuto il titolo europeo per club vinto l'anno scorso a Lisbona. La compatta squadra italiana ha riconquistato la Coppa Europa distanziando di 32 punti i fortissimi tedeschi federali del Wattenscheid, tre volte campioni d'Europa, e più nettamente il Racing di Parigi, il Vallehermoso di Madrid e gli inglesi del Wolverhampton.

La gente dell'Iveco ha cominciato ad essere convinta della vittoria dopo il limpido successo dell'ottimo Pino Buttari sui 110 ostacoli. A quel punto solo un imprevedibile cataclisma avrebbe potuto togliere alla squadra italiana il titolo europeo.

specializzato al servizio dell'igiene urbana l'Iveco ha promosso un incontro-dibattito tra i rappresentanti dei settori tecnici e commerciali e le associazioni di categoria.

Scopo dell'incontro era di analizzare le specifiche esigenze degli operatori nel settore di nettezza urbana per sempre meglio impostare a livello progettuale e produttivo sia i mezzi sia i relativi allestimenti.

A fianco del camionista sulle rotte del mondo

L'assistenza Iveco in Europa

L'industria che oggi vuole sostenere con successo la lotta per la sopravvivenza deve poter offrire alla clientela adeguati servizi. In modo particolare il cliente chiede di limitare le soste in officina (più il camionista sta fermo meno lavora e meno rende) ed evitare al massimo del possibile le soste impreviste.

L'Iveco Service è stata istituita per trovare una soluzione ad ogni problema dell'autotrasportatore, infatti non si tratta di un semplice servizio ma di un «sistema» di servizi che segue il camion in ogni momento della sua vita.

L'Iveco è presente con il suo Servizio Assistenza in 101 Paesi del mondo. Si prende cura di circa 1,5 milioni di veicoli circolanti costituiti da 200 modelli base e 1000 versioni. I punti di assistenza sono oltre 4000 dei quali 3404 in Europa (un punto, mediamente, ogni 33 chilometri che diventa ogni 16 nelle aree di maggior concentrazione dei mezzi di trasporto); la più fitta rete assistenziale di tutta l'Europa Occidentale.

Qualità dell'Iveco Service

Si tratta di un sistema articolato che si rivolge al conducente, al cliente, al prodotto e al personale tecnico.

I servizi per il cliente

1) Servizio TIR Europa, per dare ai camionisti la certezza di non viaggiare mai soli: sulle grandi rotte europee sono dislocati numerosi punti assistenziali che funzionano anche di notte.

2) Servizio sulle rotte del Medio Oriente. E' assicurato da una serie di punti di assistenza e da carri-officina mobili di pronto intervento disponibili anche nelle ore notturne.

3) Servizio di emergenza. Funziona 24 ore su 24 ed è presente in Inghilterra, Germania, Olanda e Francia e di prossima istituzione anche in Italia.

4) Carta di Credito. La «carta» Iveco giocata al momento giusto. Si tratta di un documento tramite il quale è possibile fronteggiare le spese impreviste di assistenza senza versare denaro contante. Per ora funziona in Italia e Germania.

5) Consulenza trasporto. Una forma di assistenza che l'Iveco offre ai clienti per una migliore gestione e razionalizzazione delle macchine che hanno a disposizione.

Per il prodotto

1) Servizio ricambi. 180 mila «pezzi» gestiti dai 3 centri di distribuzione (Torino in Italia, Trappes in Francia e Ulm in Germania). 66 depositi regionali e 2290 magazzini dei concessionari costituiscono l'intera rete distributiva. In questo settore operano 3000 persone Iveco alle quali vanno aggiunti gli addetti dei concessionari. L'efficienza di questo servizio si basa soprattutto su due presupposti: rapidità di consegna e sicurezza di poter contare sui ricambi originali ovunque il guasto si verifichi.

2) Manutenzione programmata. E' veramente «la spesa che fa risparmiare». Prescrive la regolarità e la periodicità dei controlli per prolungare la vita dell'autocarro.

3) Contratto di manutenzione e riparazione. Una spesa che fino a poco tempo fa era impossibile prevedere. Oggi invece può essere conteggiata nei preventivi. Questo contratto infatti ha un sud preciso costo chilometrico. E' vigente in Francia, Germania, Inghilterra e Paesi Bassi ed è in preparazione anche per il mercato italiano.

4) Consulenza tecnica. E' garantita da un personale altamente qualificato che segue e interviene direttamente sul prodotto destinato al trasporto delle merci e delle persone.

5) Comportamento prodotto. Esamina il comportamento unzionale del prodotto allo scopo di migliorarne continuamente prestazioni e qualità. Ogni riparazione compiuta in garanzia in ogni parte del mondo viene rilevata, codificata e registrata in una «banca» di dati tecnici gestita con i più moderni e sofisticati sistemi di raccolta mediante calcolatori elettronici e questo per favorire un continuo e tempestivo dialogo tra progettazione e produzione sulla base delle esperienze di esercizio avvenute nelle condizioni di impiego più disparate.

6) Servizio impianti. La Rete assistenziale può avvalersi di questo Servizio per consulenze, progetti e realizzazioni di impianti assistenziali attrezzati e dimensionati secondo le più varie esigenze.

Per il personale tecnico

50.000 sono i tecnici che l'Iveco impegna nel settore assistenziale. Uno ogni 30 veicoli che circolano. Uno ogni due veicoli in garanzia. Così ogni autocarro ha il suo specialista. 2000 sono i tecnici alle dipendenze dell'Iveco. 48 mila quelli che operano per conto della rete assistenziale.

Per l'addestramento del personale tecnico sono in funzione quattro scuole centrali (Torino in Italia, Trappes in Francia, Ulm e Mainz in Germania) e otto scuole periferiche gestite direttamente dall'Iveco (in Tunisia, Libia, Somalia, Etiopia, Algeria, Egitto, Sudan e Usa). Sono 8000 i tecnici che vengono annualmente addestrati o aggiornati in queste scuole e nelle dieci assistite

direttamente dall'Iveco. Gli addetti a questa complessa «area» d'intervento Iveco sono i primi a conoscere il valore del proprio lavoro.

Testimonianze di uomini dell'assistenza

Paolo Faggi, 38 anni, da quattordici in Fiat: «In giro per il mondo il tempo assume una dimensione diversa e perciò mi sembra di praticare l'assistenza da sempre: quattro anni nell'Africa nera (Zambia, Tanzania, Rhodesia, Sud Africa), quattro anni nell'Europa dell'Est (Ungheria, Bulgaria, Romania) e poi una miriade di interventi volanti in quasi tutti i Paesi del mondo».

«Esistono problemi di organizzazione, ma, supponiamo, anche problemi di comunicazione».

«Certo. Fortunatamente con l'inglese possiamo farci capire ovunque, anche se a volte ci imbattiamo in parole che in altre lingue hanno un significato del tutto diverso, se non opposto. Mi ricordo di un collega che per un fatto del genere è incappato in un incidente che poteva anche essere mortale. Eravamo in Tanzania dove si parla lo swahili un dialetto conosciuto in quasi tutta l'Africa nera. Il collega era disteso tra il ponte e il telaio di un autocarro per una riparazione. A manovrare il cric c'era un aiutante indigeno che ogni volta che il mio amico diceva «giù» lo alzava poiché, nel suo dialetto, giù significa su. E più, quello strillava «giù!» e più lui alzava, chiedendosi anche perché si dovesse urlare tanto per una manovra semplice come quella. Quando abbiamo tirato fuori l'amico era più morto che vivo».

Sergio Ravedoni fa parte della rete assistenza autobus. Un'esperienza in ambienti fortemente contrastanti tra di loro. Prima 10 anni in Belgio dove «il trasporto pubblico è super organizzato e dove la percentuale del pullman in riparazione non supera mai il 10-12 per cento dei mezzi circolanti. Poi, improvvisamente, il trasferimento nelle Filippine, a Manila, dove, abitualmente, dei 700 autobus in servizio, di ogni genere, almeno 350 erano fermi per riparazioni. E che riparazioni! Laggiù vigeva ancora la mentalità della riparazione fatta con il filo di ferro, per cui il nostro compito iniziale fu proprio quello di trasformare quella mentalità, di far comprendere cioè che il veicolo, per poter circolare, si «aspetta» un trattamento diverso da chi si occupa della sua manutenzione».

«E qual è la vita di una moglie in un Paese così lontano, come le Filippine?».

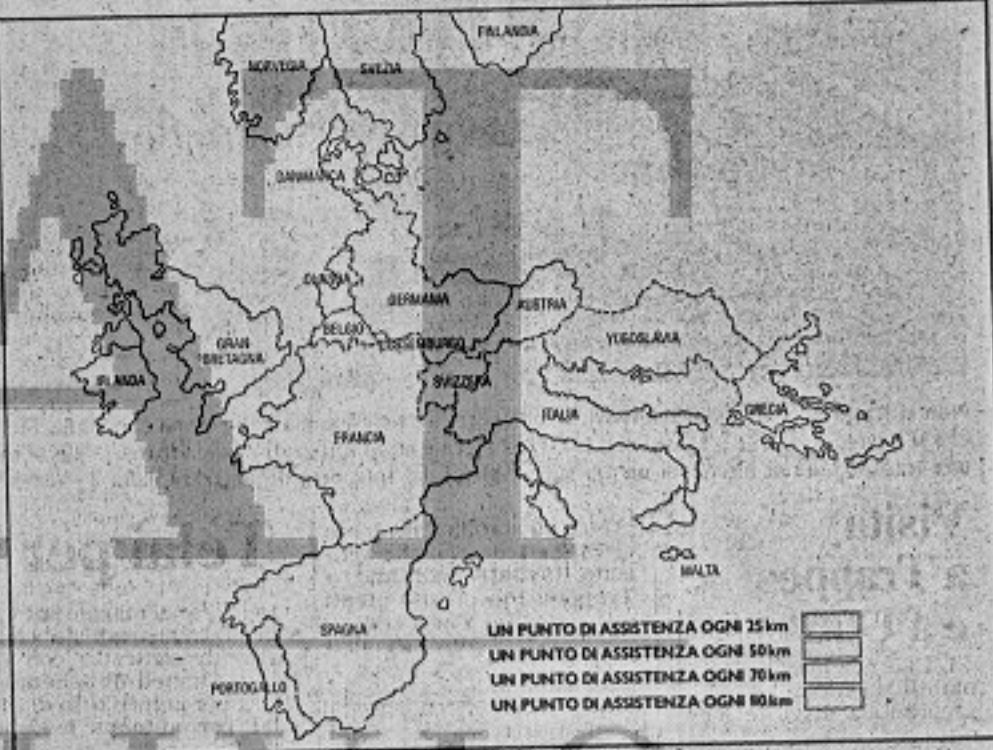
«Mia moglie si è inserita bene nella comunità internazionale e poi si è messa in contatto con i numerosissimi gruppi di italiani che si recano in quel Paese come ultima speranza di guarigione per gravi malattie. Mia moglie ha anche assistito a parecchie operazioni fatte «con le mani» da parte di quei medici-santoni e ha anche voluto metterli alla prova. Aveva un piccolo problema, una ciste su una spalla. Benissimo, si è detta, me la faccio togliere da costoro. Il santone non ha battuto ciglio. Le ha bendato gli occhi, ha preso un paio di forbici e senza alcuna anestesia gliel'ha tagliata con un colpo solo. Subito dopo le ha cauterizzato la ferita con un ferro rovente. La prova che le altre operazioni, quelle interne, così «incredibili», sono soltanto suggestione, mia moglie se la porta sulla pelle».

ro. Non a caso il loro slogan è «Il primo veicolo è venduto dal venditore, i successivi invece dal Servizio Assistenza».

zato e dove la percentuale del pullman in riparazione non supera mai il 10-12 per cento dei mezzi circolanti. Poi, improvvisamente, il trasferimento nelle Filippine, a Manila, dove, abitualmente, dei 700 autobus in servizio, di ogni genere, almeno 350 erano fermi per riparazioni. E che riparazioni! Laggiù vigeva ancora la mentalità della riparazione fatta con il filo di ferro, per cui il nostro compito iniziale fu proprio quello di trasformare quella mentalità, di far comprendere cioè che il veicolo, per poter circolare, si «aspetta» un trattamento diverso da chi si occupa della sua manutenzione».

«E qual è la vita di una moglie in un Paese così lontano, come le Filippine?».

«Mia moglie si è inserita bene nella comunità internazionale e poi si è messa in contatto con i numerosissimi gruppi di italiani che si recano in quel Paese come ultima speranza di guarigione per gravi malattie. Mia moglie ha anche assistito a parecchie operazioni fatte «con le mani» da parte di quei medici-santoni e ha anche voluto metterli alla prova. Aveva un piccolo problema, una ciste su una spalla. Benissimo, si è detta, me la faccio togliere da costoro. Il santone non ha battuto ciglio. Le ha bendato gli occhi, ha preso un paio di forbici e senza alcuna anestesia gliel'ha tagliata con un colpo solo. Subito dopo le ha cauterizzato la ferita con un ferro rovente. La prova che le altre operazioni, quelle interne, così «incredibili», sono soltanto suggestione, mia moglie se la porta sulla pelle».



Stand come teatro di posa



Non si tratta di uno studio televisivo di un'emittente tedesca, ma dello stand Iveco alla Fiera che si è svolta in aprile a Hannover. Lo stand Iveco è stato utilizzato come «teatro di posa» per una trasmissione in diretta di un'ora sui problemi del trasporto organizzata dalla Tv tedesca

Visita a Trappes e a Ulm

L'Unic e la Magirus Deutz hanno messo a punto un programma di visite incentrate per i clienti particolarmente interessati ai veicoli da cantiere. Si tratta in sostanza di comitive francesi che si recano in Germania

presso gli stabilimenti Iveco di Ulm e tedesche che vengono invitate dall'Unic a Trappes. Più di 2000 utenti di entrambi i Paesi si sono dimostrati interessati all'iniziativa

illustratoiveco
via Puglia 35
Torino
telef. 240.126 - 2391.2023

Telai per il Sud Africa

Nel mese di maggio la Fiat Veicoli Industriali ha concluso un contratto con la Putco Limited di Johannesburg per la fornitura di 248 telai per autobus modello 331 che saranno carrozzati sul posto da uno stabilimento specializzato. Le consegne sono previste entro l'anno. La Putco è una società

Ricambisti a Venezia

Dal 16 al 19 maggio ha avuto luogo al Lido l'ormai consueta Convention Ricambi alla quale hanno partecipato quattrocentottanta clienti. Il giorno 17, nel corso di una manifestazione all'Hotel Excelsior, il dottor Vito Andriola, direttore del mercato Italia, e l'ingegner Sambo, responsabile dei ricambi, hanno intrattenuto gli ospiti sui vari problemi connessi all'andamento del settore, reso difficile dalla serrata concorrenza delle marche straniere.

Ministro cinese visita Ulm

Una delegazione cinese, con a capo il ministro per lo Sviluppo degli Affari internazionali Wang Yaoting, ha visitato lo stabilimento della Magirus a Ulm e la pista di prova di Mainz dove si sono svolte le dimostrazioni degli automezzi.

Maratona di Parigi



In semina alla seconda edizione della corsa podistica che si è svolta il 18 maggio scorso lungo un percorso che si snodava tra i «boulevards» di Parigi. Dieci atleti della Iveco hanno partecipato alla gara che ha preso il via dai celebri Campi Elisi. Molti parigini hanno seguito la manifestazione che è stata vinta dal francese Henri Cacciatore. Al secondo posto il ventitreenne atleta dell'Iveco Maurizio Durante (nella foto) che è giunto al traguardo di Place de la Concorde con soli 18 secondi di ritardo.

La Fidas alla Spa Stura

La Fidas, che è un'associazione di donatori di sangue ha recentemente distribuito alle porte dello stabilimento Spa Stura Nord di Torino un volantino per richiamare l'attenzione dei lavoratori sugli scopi che si prefigge e per informarli che le richieste di sangue da parte degli ospedali si fanno pressanti poiché la moderna chirurgia ne prevede un impiego in quantità sempre più alte. Nello

stesso volantino si precisava che, per il 9 maggio scorso, era indetta una giornata di prelievo collettivo straordinario presso i locali della Sala Medica.

Il numero delle persone che hanno risposto a questo appello (un centinaio su un totale di circa 500 dipendenti) è risultato più alto del previsto per cui è stato necessario ripartire i prelievi in due venerdì successivi. È confortante notare che quasi tutti gli aderenti alla donazione straordinaria erano alla loro prima esperienza.

Sport

Raise: «Come ho raggiunto quota 2,27»

Oscar Raise è il più forte atleta dell'Iveco nel salto in alto, ex primatista italiano di questa specialità (metri 2,27) e, nella graduatoria mondiale, occupa una buona posizione ai vertici, tra i primi dieci.

Oscar Raise è alto 1,86, è nato nel '52 a Gassino Torinese, è sposato, lavora come impiegato al reparto carrozzeria della Fiat Lingotto e, tra poco, sarà anche padre. Abbiamo incontrato Oscar Raise in una pausa dei suoi allenamenti e gli abbiamo rivolto alcune domande.

La sua struttura fisica farebbe pensare più a un decatleta che ad un saltatore in alto. Con quali tipi di allenamento è riuscito a raggiungere quei risultati che la pongono fra i primi saltatori del mondo?

«Innanzitutto costanza negli allenamenti. Io mi alleno con un sistema particolare, studiato appositamente per me dal prof. Elio Locatelli e che comporta 3 settimane di lavoro molto intenso (7 allenamenti alla settimana di 4 ore ciascuno) e una settimana di «scarico» al 50%. Gli allenamenti sono estremamente diversificati ed infatti comprendono: tecnica del salto, sollevamento pesi, corsa veloce, salto triplo, quintuplo, decuplo, ostacoli. Naturalmente a seconda dei periodi dell'anno variano le percentuali di lavoro in funzione della vicinanza delle gare».

Le gare di salto in alto richiedono un notevole dispendio di energie fisiche e psichiche. Come riesce a re-

cuperarle tra un salto e l'altro?

«Una gara di salto comprende circa 10 salti — quando non si commettono errori — quindi la maggiore fatica è il mantenimento del riscaldamento muscolare fra un salto e l'altro. Tale impegno incide naturalmente anche sulla «resistenza» psicologica in quanto un salto riuscito al primo tentativo costituisce una «carica» mentre un errore aumenta la tensione. In quest'ultimo caso io normalmente riesamino le circostanze dell'errore commesso e cerco di ricreare lo sviluppo di salti effettuati in precedenza con esito positivo».

Cosa pensa quando si trova di fronte all'asticella? Il tempo mantiene la sua dimensione reale?

«La prima cosa che penso è di superare l'asticella e di come superarla rivivendo nella mia mente gare precedenti dove ho realizzato dei record e poi mi imprimo nella mente i movimenti basilari per una buona riuscita (progressione delle rincorse, accelerazione degli ultimi 3 passi, azione delle braccia al momento dello stacco). Il tempo quindi rimane in una dimensione reale anche se in questo brevissimo spazio (massimo 2 minuti) riesco a condensare esperienze e ricordi di lunghi mesi di allenamento».

Come si svolge la sua giornata?

«Normalmente, quando non sono in ritiro o impegnato in gare, vado a lavorare 4 ore al mattino. Alle 12,30 ritorno a casa, pran-

zo, e passo 2 ore ascoltando musica o leggendo (libri di fantascienza, romanzi di evasione) per distendermi. Alle 15 vado al campo di via Guala per gli allenamenti dove rimango fino alle 19. Rientro a casa, ceno e poi, a seconda della stagione, o faccio una passeggiata, o vado al cinema, oppure guardo la Tv».

Lei segue una dieta particolare?

«Io non seguo diete particolari però, dovendo mantenere il peso forma di 72 chili, in genere elimino tutti i farinacei, bevo poco e mangio molta frutta. Evidentemente per sopprimere all'abbondante sudorazione durante gli allenamenti e le gare bevo bibite integrative a base di sali minerali».

Durante le gare tende a creare negli avversari la sensazione di essere molto in forma o in forma scadente?

«Sui campi di gara è normale vedere atleti che con tuta e scarpette da ginnastica saltano al primo tentativo misure di alto livello quando non sarebbe necessario perché i salti di prova servono unicamente per mettere a punto la rincorsa. Io invece imposto questa «lotta psicologica» lamentandomi di non essere in buona forma o a posto fisicamente in modo da lasciare spazio agli altri fino a certe misure significative. In sostanza la mia gara inizia proprio quando tutti pensano che siano giunte le misure che potrebbero mettermi in difficoltà».



CINZIA PETRUCCI, 26 anni di Ostia, nel corso dell'incontro femminile che si è svolto recentemente a Udine tra le squadre dell'Italia e della Jugoslavia, ha migliorato il record italiano di lancio del peso (che già deteneva) portandolo a metri 18,48. Con questa misura, la Petrucci entra nella rosa delle dieci migliori lanciaatrici del mondo.

Vittoria nel torneo di pallavolo

L'11 maggio scorso presso la sede Sisport Fiat di Settimo Torinese si è conclusa, con la netta vittoria della squadra Iveco, la settima edizione del Torneo Internazionale di Pallavolo. Nella foto una vivace azione della partita finale che ha avuto come protagoniste le squadre dell'Iveco e del Circolo Ricreativo Dipendenti Comunali di Settimo Torinese. La nostra squadra allenata da A. Dazzara e seguita dai tecnici Biagioli e Alessio è formata da: L. Macor, L. Leanza, R. e M. Dazzara, P. Ducato, M. Dal Pont, R. Benzia, P. Biagioli, E. Clarai, D. Tarretto, S. Giacobbi