

illustrato FiatGeotech: pagine 10-11

illustrato fiat

spedizione in abbonamento postale / gruppo III/70% pubblicazione non in vendita / mensile gruppo Fiat anno XXXVII / n. 7-8 / luglio-agosto 1989



IL
ARCHIVIO
E CENTRO
STORICO

**PER UN TRAFFICO
INTELLIGENTE**

Un documento e un convegno della Fiat
su mobilità e aree urbane (servizi da pagina 3)

illustratofiat



luglio - agosto

Tema del mese

Per un traffico intelligente (il convegno su mobilità e aree urbane organizzato dalla Fiat) di Francesco Novo

Servizi speciali

Così ho guidato l'Italia sulle strade della leggenda (Mario Vannozzi racconta i tre mesi trascorsi al volante da Pechino a Parigi — Come i tecnici Fiat hanno restaurato la «veterana»)

C'è un telefono nel nostro futuro (gli impianti della Telettra presto su treni e aerei — I primati dell'azienda) di Giancarlo Riolfo

Speciale Vacanze



Agosto si parte. Dove andranno e cosa faranno i dipendenti della Fiat. Una piccola guida per evitare le gaffes all'estero. Il sole, quando fa bene e quando fa male. Consigli per mantenersi in forma in vacanza. Un campo sotto la pineta (il centro di soggiorno Sepin a Marina di Massa)

Azienda

La grande sfida della qualità (Cesare Romiti indica le scelte fondamentali per i prossimi anni)
Il progetto Fiat per i giovani (Enrico Auteri parla a Livorno delle nuove risorse umane del Gruppo)
Illustratoveco (lo stabilimento Magna-Iveco di Ulm ha festeggiato i 125 anni)
Così ho vinto la sfida tecnologica (viaggio tra i mestieri che cambiano) di Graziella Teta
Varie dall'azienda: consegnati i premi di fedeltà alla Capogruppo e a Mirafiori meccanica - La Fiat Auto vince le gare di marketing - Tre nuove Alfa 33 - I calendari delle ferie '89

Auto

Nella fabbrica dell'arcobaleno (visita allo «Style and color» dove nascono i colori per le automobili) di Maresa Ferrua

Economia

Si chiama Pil, ma che cos'è? (come si calcola il prodotto interno lordo di una nazione) di Sergio Ricossa

Illustratojunior



Tra storia e leggenda: l'ultimo Boxer - Livio Berruti risponde alle lettere - Gli animali inventori: i ragni - Computer - Il gioco - Processo alla Rivoluzione francese, a cura di Lorenzo Bortolin

Persone

Vent'anni sotto il canestro (la vita e la carriera di Teresa Ciriò) di Giovanni Capponi
La mia Luna (intervista con Mike Collins, il «pilota» dello sbarco sul nostro satellite) di Giulio Cesare Della Morte
Lo zampino del diavolo (il missionario racconta) di Reginaldo Frascisco
Il mio amore è una Lancia (i soci del «Lancia club» in visita allo stabilimento di Chivasso) di Fiona Valentino

Rubriche

Spazio aperto

A cura di Silvana Nota

Cedas

A cura di Francesco Contursi

Ugaf-Ex Allievi

Sport

Piccoli annunci

Prezzi auto

Lettere

UNA FIAT IN CRESCITA CHE GUARDA AL FUTURO

All'assemblea ordinaria degli azionisti, Giovanni Agnelli ha indicato gli obiettivi dell'Azienda. Efficienza, innovazione e qualità per affermarsi su un mercato più evoluto. Il Gruppo acquisterà sue azioni per un controvalore di 1000 miliardi.

«Il quadro complessivo del Gruppo Fiat a fine 1988 è quello di una impresa in espansione, in una solida posizione economica e finanziaria, in possesso delle potenzialità necessarie a puntare verso traguardi più avanzati per il prossimo futuro. Verso questi traguardi siamo impegnati a mantenere, come sempre, la massima tensione sulle leve fondamentali dell'efficienza e dell'innovazione, ma anche ad accentuare l'enfasi sul fattore qualità ed affidabilità, che oggi, e ancora più per il futuro, si manifesta come elemento fondamentale di affermazione su un mercato sempre più evoluto».

Lo ha detto Giovanni Agnelli all'Assemblea ordinaria degli azionisti della Fiat S.p.A. che ha approvato il bilancio dell'esercizio 1988 chiuso con un utile netto di 1.008 miliardi di lire, rispetto agli 805 del 1987. L'Assemblea, che si è svolta a Torino il 30 giugno, ha approvato la corrispondenza di un dividendo unitario di 320 lire per le azioni ordinarie e privilegiate (270 lire nel 1987) e di 350 lire per le azioni di risparmio (300 lire nel 1987), per complessivi 758 miliardi di lire, con un incremento del 18,2 per cento rispetto ai 641 miliardi del 1987.

L'Assemblea degli azionisti ha inoltre approvato la proposta del Consiglio di amministrazione relativa all'acquisto, nel termine di 18 mesi, fino ad un massimo di 60 milioni di azioni ordinarie e 40 milioni di azioni privilegiate e/o di risparmio per un controvalore complessivo non superiore a 1000 miliardi di lire ed a prezzi unitari non superiori a 16 mila lire per le azioni ordinarie e a 11 mila lire per le azioni privilegiate e/o di risparmio.

L'operazione sarà effettuata esclusivamente attraverso acquisti sulle Borse Valori e per il tramite istituzionale degli intermediari autorizzati.

L'Assemblea ha altresì autorizzato il Consiglio a disporre delle azioni acquistate, se e in quanto conveniente per la Società, attraverso le seguenti possibili forme: vendita sui mercati nazionali ed internazionali, offerta agli azionisti, al pubblico, a dipendenti, ed anche quale corrispettivo in permuta di partecipazioni.

Nella relazione del Consiglio di Amministrazione che accompagna il bilancio dell'esercizio 1988, Agnelli ha sottolineato l'ulteriore crescita dei risultati del Gruppo Fiat distintosi tra le grandi imprese industriali europee per redditività, affermazione sul mercato e per il ritmo di avanzamento tecnologico. Tali risultati si evidenziano nelle cifre consolidate del Gruppo: il fatturato di 44.308 miliardi segna un incremento del 15 per cento rispetto all'anno precedente; ancora più significativo è il miglioramento dell'utile netto del Gruppo giunto per la prima volta

ad oltre 3.000 miliardi, aumentando del 28 per cento.

Esaminando più in particolare l'attività del Gruppo, Giovanni Agnelli ha osservato come risultati ampiamente soddisfacenti di redditività e di mercato siano stati ottenuti dalla generalità dei Settori. Il processo di internazionalizzazione, sviluppato sul piano delle attività produttive e commerciali, è stato affiancato da un ampliamento degli orizzonti finanziari. L'organizzazione Fiat nel mondo a fine '88 era rappresentata da insediamenti in oltre 50 paesi e da 61 mila dipendenti fuori dal territorio italiano.

«Fondamento primo della nostra strategia internazionale — ha detto a questo proposito Agnelli — è il rafforzamento della nostra presenza in Europa. A questo obiettivo dedichiamo da molto tempo risorse finanziarie, umane, organizzative, con una intensità che si è rafforzata in questi ultimi anni in vista delle prossime scadenze comunitarie».

Analizzando i risultati conseguiti dai Settori operativi, la relazione del Consiglio di Amministrazione rileva che al rafforzamento del mercato automobilistico europeo del 4,8 per cento sul 1987, ha corrisposto un aumento della quota Fiat Auto dal 14,3 al 14,9. Nel 1988 il Settore Automobili, con i marchi Fiat-Lancia-Alfa, ha venduto 2.198.800 unità (+7,9 per cento sul 1987) di cui 1.930.000 in Europa (+9,8 per cento sul 1987).

Il Settore Veicoli Industriali, che fa capo all'Iveco, ha venduto 129.300 unità (+9,3 per cento sul 1987). Comprendendo le produzioni effettuate da società licenziatrici, il totale ha raggiunto le 141.400 unità. Tutto ciò ha significato una quota di mercato in Europa Occidentale del 20,2 per cento che ha collocato l'Iveco al secondo posto nella graduatoria europea. In totale, il mercato europeo dei

veicoli industriali ha toccato le 485.000 immatricolazioni in Europa, con un incremento del 12 per cento rispetto all'anno precedente.

Il Settore Trattori e Macchine Movimento Terra ha operato in una situazione di mercato caratterizzata da un leggero incremento per i trattori e da un aumento più sensibile per le macchine movimento terra. In tale contesto il trattore Fiat ha confermato anche nel 1988 la prima posizione in Europa (circa il 17 per cento) e in Italia (oltre il 39 per cento). Per quanto riguarda le macchine movimento terra, ne sono state vendute 7.300, con un aumento del 3,7 per cento sul 1987.

Per il Settore Componenti Veicolistici, che fa capo alla Magneti Marelli, nel 1988 l'andamento delle vendite ha rispecchiato la favorevole congiuntura economica del mercato: il miglioramento, rispetto al 1987, è stato del 30 per cento, di cui il 17 dovuto all'acquisizione del controllo della Carello e all'ampliamento della presenza in Gran Bretagna con l'acquisizione della Lucas dell'attività motorini di avviamento e alternatori. E' stato inoltre definito l'acquisto del restante 50 per cento della Lucas Carello Lighting.

Per il Settore Componenti Industriali, che fa capo alla Gildardini, il 1988 ha visto realizzarsi operazioni di grande rilevanza sul piano strategico. Tra le altre, l'acquisizione dell'attività della Fiat Lubrificanti in un'ottica di razionalizzazione e di miglioramento strutturale. Il Settore Mezzi e Sistemi di Produzione, grazie al positivo andamento della seconda parte dell'esercizio, ha raggiunto un consuntivo di 939 miliardi di lire (nell'87 era di 825 miliardi). Di particolare significato l'acquisizione del cento per cento della tedesca Huron-Fraemaschinen GmbH e del 40 per cento della Italtech di Brescia.

Nel Settore Ingegneria Civile, di grande rilievo la recente acquisizione da parte di Fiatimpresit del controllo della Cogefar che porterà alla creazione di un polo europeo nel campo delle costruzioni, in vista del 1992. Il Settore Aviazione ha risentito del difficile momento del mercato aeronautico e delle turbine a gas industriali, nonché della fase d'avviamento di nuovi programmi produttivi che daranno benefici solo a partire dal corrente esercizio.

Le società del Settore Telecomunicazioni, nel corso del 1988 hanno notevolmente incrementato le loro attività. Si è sviluppata la strategia di internazionalizzazione di Telettra, specialmente nei confronti dell'area europea. Importante è l'accordo di collaborazione stipulato con Matra Communications, relativo agli apparati per la rete fissa del sistema cellulare numerico europeo di radiotelefonica pubblica.

L'andamento del Settore Snia BPD è stato caratterizzato dal rafforzamento dell'assetto organizzativo che ha visto la costituzione di una nuova società denominata BPD Difesa e Spazio. Positiva anche l'evoluzione dei vari raggruppamenti. Andamenti favorevoli hanno fatto registrare i settori Prodotti Metallurgici, Prodotti e Sistemi Ferroviari, Editoria e Comunicazione.

Dall'esame del bilancio consolidato emerge infine che il Gruppo, pur avendo un carattere internazionale, ha profonde radici in Europa dove, nel 1988, è stato realizzato circa il 90 per cento delle vendite (54 per cento in Italia), impegnando il 91 per cento dei dipendenti (78 per cento in Italia) e dove è dislocato il 92 per cento degli impianti. Altro polo di importante presenza è l'America Latina con il 7,1 per cento dell'organico (19.700 persone), il 6,9 per cento delle immobilizzazioni tecniche ed il 3,6 per cento della produzione venduta.

Per quanto riguarda il contributo dato dal Gruppo all'economia italiana, esso può essere sintetizzato in questi indici (dati nazionali in percentuale riferiti al 1988): ricavi del Gruppo Fiat sul PNL (Prodotto Nazionale Lordo): 3,5 per cento; valore aggiunto del Gruppo sul valore aggiunto dell'industria: 4,8 per cento; investimenti del Gruppo sul totale degli investimenti industriali: 6 per cento; ricerca del Gruppo sulla ricerca totale del Paese: 9,5 per cento.

Va inoltre rilevato che nel 1988 la Fiat ha fabbricato in Italia il 74 per cento dei propri prodotti, mentre solo il 54 per cento (pari a 24.094 miliardi di lire) è stato venduto nel Paese; ciò ha comportato per il Gruppo un saldo attivo import/export di 7.389 miliardi di lire, contro un deficit dell'intero Paese di circa 12.900 miliardi di lire.

illustratofiat

Direttore: Cenino Mussa

Vicedirettrici: Pier Giorgio Lazzarin e Francesco Piccolo

Caporedattore: Ettore Gregorini

Redazione: Lorenzo Bortolin, Maresa Ferrua, Francesco Novo, Pino Pignatta, Graziella Teta, Maria Pia Torretta

Grafico: Sergio Barbieri

Segreteria: Rosa Ruocella (segretaria di redazione), Daniela Conti Lombardo, Pinuccia Varvello

Anno XXXVII n. 7-8 - Periodico mensile del gruppo Fiat - Direzione e redazione: corso Marconi, 20 - Torino - Telefono: (011) 85651 - Pubblicità: PubliKompas spa, corso Massimo d'Azeglio 60, Torino - Telefono: 65211 - Via Carducci, 29 - Milano - Telefono (02) 85961 - Composizione e stampa: Editrice La Stampa spa, via Marengo, 32 - 10100 Torino, telefono 65681 - Registrato presso il Tribunale di Torino il 3-12-'53 - Numero 860 - Printed in Italy. Questo giornale è stato chiuso in tipografia il 1° luglio 1989 alle ore 15. La tiratura è stata di 246.650 copie.

Il mal di città è curabile

PER UN TRAFFICO INTELLIGENTE

Un documento della Fiat, intitolato «Mobilità e aree urbane», e un convegno internazionale analizzano i complessi problemi della circolazione cittadina anche in relazione all'inquinamento. Il disagio di oggi può essere superato con una serie di interventi a breve, medio e lungo termine. Vediamo come



Un momento del convegno al Centro Storico Fiat di Torino

Il traffico nelle città è stato il tema di un convegno di alto livello che la Fiat ha organizzato il 22 e 23 giugno al Centro Storico. Vi hanno partecipato esperti italiani, il ministro per le Aree Urbane Carlo Tognoli, il ministro dei Lavori Pubblici Enrico Ferri, numerosi studiosi e amministratori stranieri. Per la Fiat erano presenti Cesare Romiti, Cesare Annibaldi, Cesare Sacchi, per l'Iveco Riccardo Ruggeri e Federico Filippi e Giuseppe Sciarone per il Centro studi sistemi di trasporto.

Nelle città italiane si è assistito negli ultimi decenni ad un forte aumento dei volumi di traffico. E' la conseguenza di una profonda trasformazione dell'assetto urbanistico e di radicali cambiamenti nella localizzazione delle residenze, delle attività produttive e dei servizi. I sistemi di trasporto non hanno seguito questa crescita e denunciano ora gravi ritardi ed inadeguatezze strutturali e funzionali. In molti casi, il pesante squilibrio tra domanda di mobilità e capacità di trasporto, è pericolosamente prossimo alla soglia della congestione.

UNA VIA D'USCITA

I tentativi di risposta appaiono fino ad oggi dettati più dall'urgenza di «far qualcosa subito» che da un meditato e razionale esame delle variabili in gioco. I problemi del traffico e dell'ambiente urbano, proprio per la loro complessità, richiedono invece un rigoroso esame delle situazioni, un'attenta riflessione sulle esigenze dei cittadini, una valutazione rigorosa della fattibilità tecnica ed economica delle possibili soluzioni.

Questi i temi affrontati dai congressisti anche sulla base di un documento che la Fiat ha preparato per il convegno. Lo studio, 47 pagine scritte in termini ed essenziali, è stato intitolato «Mobilità e aree urbane» e traccia un quadro realistico della situazione nazionale. Non indica soluzioni miracolose, ma vuole essere una proposta, soprattutto di tipo metodologico, che affronti globalmente il problema. Perché solo da questo approccio può nascere la via d'uscita ad una situazione tanto complessa e articolata.

Il documento parte dalla convinzione che la mobilità sia uno dei bisogni primari delle società moderne e che tale bisogno non possa essere compresso senza pesanti conseguenze sul piano economico e sociale. I problemi connessi al soddisfacimento di tale bisogno sono risolvibili soltanto con politiche basate sulla razionalità delle analisi, sulla positività delle scelte e sulla forte intenzionalità delle azioni.

Fatta questa premessa, il documento si prefigge un duplice obiettivo: delineare una strategia generale di intervento e definire un insieme di azioni

articolate nel tempo. Una sua caratteristica è di limitarsi ad argomentare per concetti e per tesi, senza volutamente portare a sostegno dati e numeri. Manca infatti in Italia un sistema informativo complessivo sulla mobilità urbana. I soli dati disponibili sono relativi a singole realtà locali. Questa è una situazione (purtroppo non l'unica) che caratterizza negativamente l'Italia nei confronti degli altri Paesi industrializzati.

LINEE D'INTERVENTO

La mancanza di numeri comporta la necessità di avviare l'istituzione di un sistema nazionale periodico di rilevazione della mobilità urbana, che costituirebbe la base conoscitiva indispensabile per quantificare i fenomeni in discussione e, successivamente, per calibrare le linee di intervento.

Da «Mobilità e aree urbane» si desume che alla forte crescita della domanda di spostamenti non hanno fatto finora riscontro adeguati programmi di interventi per il traffico urbano.

Si sono andati così accumulando nel tempo gravi ritardi, sia per le infrastrutture che per la gestione stessa del sistema dei trasporti.

L'impostazione strategica in tema di politica complessiva della mobilità va, in ogni caso, preparata su tempi medio-lunghi. L'obiettivo primario, secondo la Fiat, è di realizzare quelle opere infrastrutturali che costituiscono la condizione necessaria per un miglioramento della situazione grazie ad un più adeguato rapporto tra domanda e offerta. Si dovranno perciò realizzare parcheggi di scambio intermodali, parcheggi di destinazione e di servizio, parcheggi per residenti, sottopass nei principali nodi stradali, ristrutturare i nodi ferroviari, metropolitane e altri sistemi di trasporto ad impianto fisso e assi stradali di scorrimento.

A tale fine, suggerisce la relazione, sarebbe opportuno ideare un piano pluriennale di investimenti al servizio dei trasporti urbani e metropolitani, riprendendo una indicazione data a suo tempo dal Piano generale dei trasporti. Tuttavia, la realizzazione di

queste infrastrutture è solo condizione necessaria, ma non sufficiente, per la risoluzione del problema. Se non si vuole che la nuova domanda vanifichi in pochi anni i provvedimenti, è necessario accompagnare le opere con una oculata politica di regolazione della domanda stessa.

DISEGNO COMPLESSIVO

D'altra parte, è anche necessario invertire il processo che vede la fase di intervento sul sistema dei trasporti seguire con ritardo la fase di espansione urbana. Le azioni sul territorio e quelle sul sistema dei trasporti dovrebbero essere concepite ed attuate parallelamente. Le scelte relative al territorio, ed in particolare le destinazioni d'uso, dovrebbero essere sviluppate nell'ottica di un miglioramento delle condizioni di mobilità.

Gli interventi vanno quindi orientati sia al potenziamento dei sistemi di trasporto urbani, sia alla regolazione dei loro equilibri interni. Bisogna comunque tenere presente che il ritardo accumulato in decenni non potrà essere recuperato in breve tempo.

Occorre programmare le azioni in modo che esse producano risultati intermedi positivi e nello stesso tempo contribuiscano alla costruzione del disegno complessivo. Per evitare un ulteriore degrado servono anche misure concrete urgenti. Le possibilità di manovra sono legate alla regolazione della domanda di mobilità, ma qui il tema è particolarmente delicato perché si incide sulla libertà di comportamento dei cittadini.

Il documento dedica poi ampio spazio all'esame degli interventi possibili sul piano tecnico e organizzativo a breve, medio e lungo termine.

Gli interventi di breve termine, realizzabili al massimo in un anno e con un limitato impiego di capitali, possono essere suddivisi in quelli destinati a regolare la domanda (controlli della sosta, limitazioni al traffico nelle zone congestionate, «road pricing», cioè tasse di transito) e in quelli diretti a razionalizzare e a gestire meglio le risorse esistenti. Questo è possibile attraverso l'elaborazione di piani di circolazione, l'approntamento di modelli matematici del traffico, l'impostazione di campagne informative.

Nel capitolo dedicato agli interventi di medio termine (cioè realizzabili nel giro di due o tre anni e con investimenti contenuti) vengono analizzate

continua a pag. 4



LA DISPONIBILITA' DELLA FIAT

Cesare Romiti al convegno sul traffico nelle città: stiamo lavorando con il ministero dell'Ambiente per realizzare proposte di iniziative comuni. «E' una materia che richiama insieme l'impegno del pubblico e del privato. Ma esistono ancora troppa approssimazione e troppa demagogia»

Ecce l'intervento di Cesare Romiti al convegno organizzato dalla Fiat sul tema del traffico nelle città.

Abbiamo ritenuto opportuno farci promotori di questo convegno per una serie di ragioni.

Anzitutto perché la questione della mobilità e delle aree urbane ci coinvolge sia come grande industria nel nostro rapporti con la città, sia, ovviamente, come produttori.

In secondo luogo perché questo è oggi uno dei problemi più grandi e più pressanti in Italia, come negli altri Paesi avanzati; e quindi ci sembra necessario dedicare ad esso il massimo della nostra attenzione.

E infine perché abbiamo la sensazione che, almeno nel nostro Paese, esista ancora sull'argomento troppa approssimazione e troppa demagogia rispetto alla conoscenza approfondita e alla obiettività di giudizio che sarebbero necessari per muoverci verso la soluzione del problema.

Noi ci aspettiamo quindi che questo convegno porti un contribu-

to di informazione e di chiarezza al generale dibattito che si sta svolgendo oggi in Italia: ed è questo il motivo per cui abbiamo invitato a discutere sull'argomento illustri esperti italiani e stranieri.

Da questi ultimi, in particolare, riteniamo di poter acquisire termini di confronto tra quanto si fa - o non si fa - nelle nostre città e quanto si fa nei loro grandi centri urbani.

Senza voler entrare nel merito della discussione, mi pare che i pun-

ti focali della questione siano, l'uno, il problema dei rapporti tra auto e ambiente urbano, l'altro, quello della congestione del traffico.

Posso dire che sul primo punto, che riguarda più direttamente la tecnologia dell'automobile, noi stiamo lavorando intensamente e in stretto contatto con il ministero dell'Ambiente per realizzare proposte di iniziative comuni.

Per quanto riguarda gli aspetti normativi noi sosteniamo la necessità di regole rigorose sui li-

miti di emissione che siano in linea con gli orientamenti comunitari più avanzati.

Ma, anche la necessità di intensificare le revisioni e i controlli e l'eliminazione del parco dei veicoli più inquinanti.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici, intendiamo intensificare le ricerche e la sperimentazione in campo motoristico, per progetti di «motore pulito»; e, allo stesso tempo esplorare la possibilità di mettere a punto veicoli alimentati da carburanti alter-

nativi e da motori elettrici.

Sul secondo punto, quello della congestione del traffico, ci sembra che questo abbia la necessità di essere affrontato contemporaneamente da più punti di vista; tra i quali quello dell'auto non è certo il più importante rispetto a quelli che riguardano, per esempio, il disegno del tessuto urbano, la razionalizzazione dei trasporti pubblici, l'aprontamento di strutture di viabilità e di parcheggio.

Su questo piano dobbiamo però riscontrare che alla buona volontà di molti manca, da un lato, un supporto informativo adeguato che dia un quadro attendibile su cui lavorare; dall'altro, in molti casi, è carente quella capacità progettuale di insieme che è necessaria per affrontare un fenomeno così complesso.

Siamo quindi in presenza di una materia che richiama insieme l'impegno e la responsabilità del pubblico e del privato, e quindi, in primo luogo, l'instaurazione di un forte spirito di collaborazione costruttiva.

Posso dire, anzi ripetere, perché ho avuto l'occasione di dirlo più volte, che la Fiat, a questa prospettiva di collaborazione guarda con l'atteggiamento della massima disponibilità.

Non mi resta che concludere augurando buon lavoro a tutti e aspettare i risultati conclusivi di questo convegno da cui, sono certo, emergeranno indicazioni utili ad aiutarci nell'assolvere il nostro comune impegno.

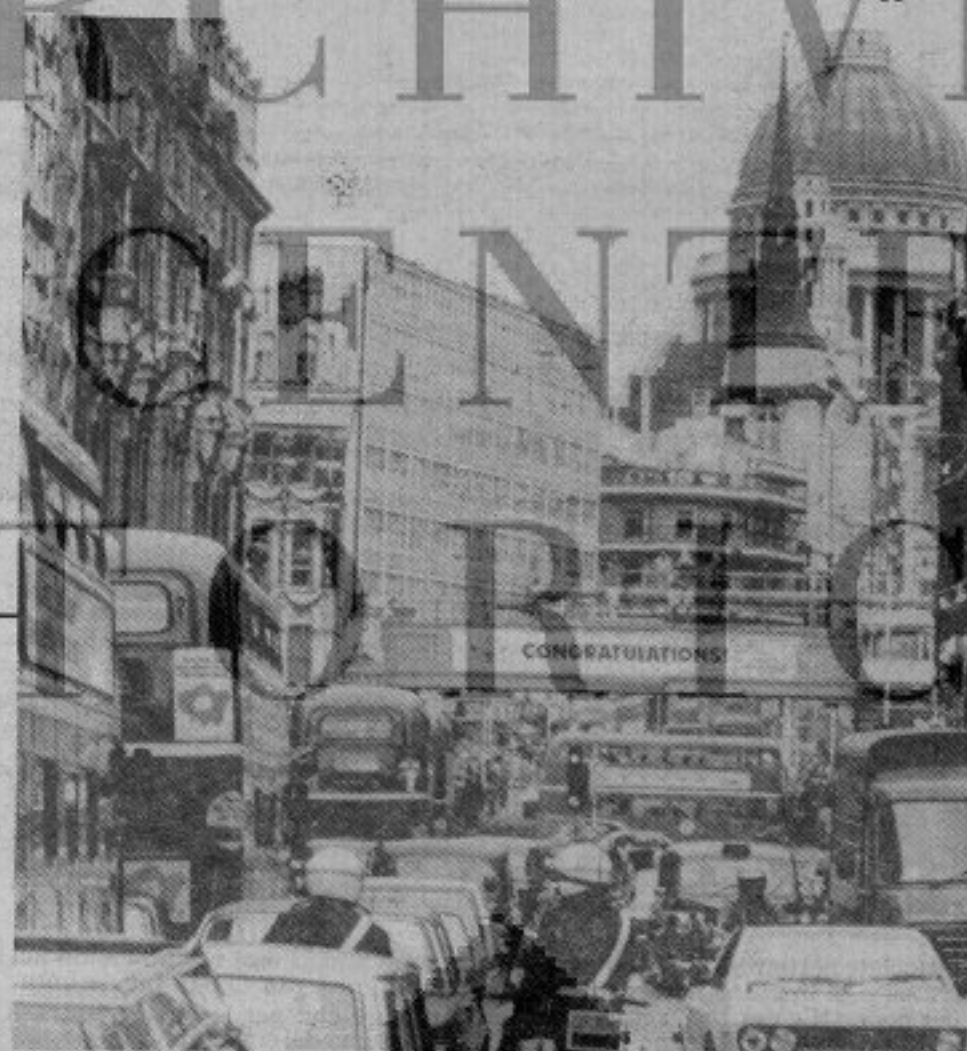
PER UN TRAFFICO INTELLIGENTE

segue da pag. 3

le iniziative destinate a costruire un sistema di parcheggi articolato secondo diverse esigenze (di scambio intermodale, di drenaggio del traffico, per le soste dei residenti, di servizio ai centri commerciali, eccetera). Viene inoltre preso in esame il potenziamento dei sistemi di gestione e controllo del traffico utilizzando tecnologie elettroniche e telematiche.

FORTI INVESTIMENTI

Gli interventi a lungo termine, che richiedono forti investimenti, riguardano il raccordo fra la politica del territorio e la gestione dei trasporti, con procedure di collegamento amministrativo, la concreta realizzazione dei piani regolatori con l'avviamento di programmi per le varie modalità di trasporto. Il documento esamina inoltre lo sviluppo del sistema di trasporto pubblico, per il quale il confronto con le altre città europee è disarmante: da noi sono insufficienti le dotazioni di infrastrutture ad impianto fisso (ferrovie e metrò) le strade a scorrimento veloce (tangenziali), le aree di parcheggio. Il parco veicoli, dal canto suo, è carente e obsoleto.



Il potenziamento deve essere quindi generalizzato ed articolarsi in una serie di interventi mirati alla ristrutturazione dei nodi ferroviari, allo sviluppo delle infrastrutture urbane ad impianto fisso (a partire dalle metropolitane) utilizzando anche soluzioni completamente automatizzate. Queste rappresentano un modo nuovo per superare gli ostacoli che finora hanno impedito nelle nostre città lo sviluppo delle metropolitane classiche. Si dovranno anche ridisegnare le reti di autobus e potenziare qualitativamente e quantitativamente il parco circolante.

E' indispensabile che le scelte vengano effettuate con un processo che parta dall'analisi delle situazioni esistenti nelle varie città, che individui le strategie ottimali e valuti gli effetti sociali, tecnici ed economici degli inter-

venti e la loro coerenza con gli obiettivi posti. A tal fine, vanno utilizzati tutti gli strumenti che l'ingegneria dei sistemi di trasporto ha sviluppato negli ultimi anni.

«Mobilità e aree urbane» pone infine, in rilievo il tema del traffico e dell'ambiente. Il controllo dei livelli di inquinamento è un problema cui l'opinione pubblica è molto sensibile ed è quindi oggetto, giustamente, di sempre maggiori attenzioni da parte delle amministrazioni pubbliche.

CALENDARIO EUROPEO

Il grado di inquinamento è inversamente correlato al buon funzionamento del traffico: quanto più è bassa la velocità di scorrimento, tanto più elevate sono le emissioni di sostanze inquinanti. Tuttavia, la questione non

riguarda soltanto il sistema di trasporto nel suo complesso, ma anche le caratteristiche dei veicoli stradali.

Per la riduzione delle emissioni molto è stato fatto da parte dell'industria produttrice dei veicoli. Restano ancora gli interventi da attuare nel rispetto del calendario stabilito dalla normativa europea, basata su standard rigorosi. Su questi temi la Fiat sta lavorando, insieme al ministero dell'Ambiente, per mettere a punto iniziative comuni.

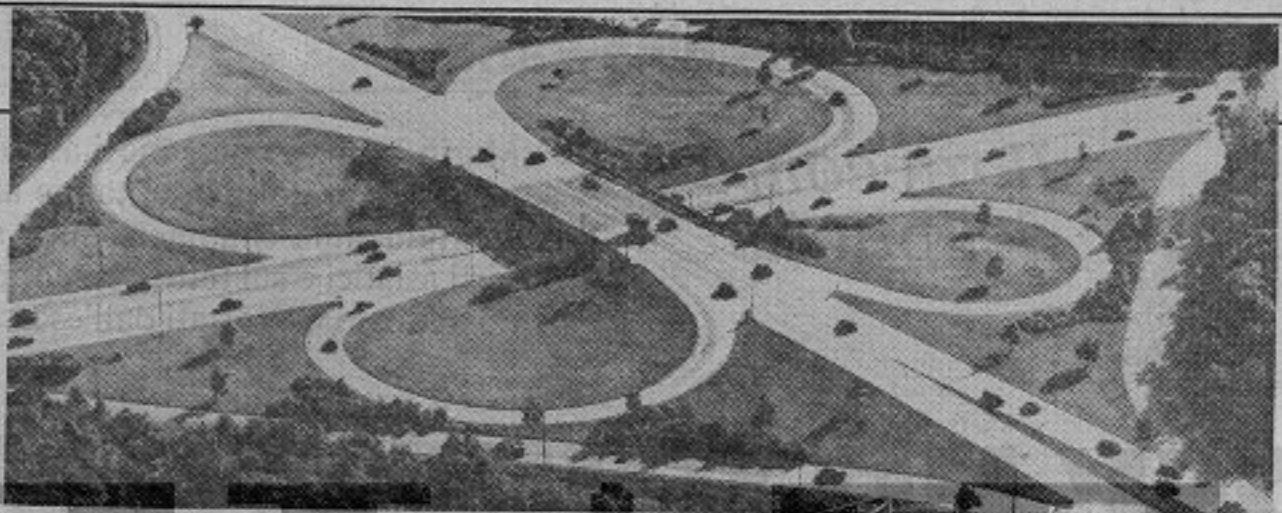
LIMITI PIU' SEVERI

Le posizioni dell'Azienda sono in linea con le recenti decisioni comunitarie, mirate a rendere più severi i limiti di emissione e a diffondere l'uso della benzina verde. La Fiat intensificherà inoltre la ricerca e la sperimentazione sul «motore pulito».

Per i veicoli industriali e gli autobus il Gruppo è impegnato su un progetto per il diesel pulito, che comporta soluzioni motoristiche di nuova concezione. Si lavora anche per un'estesa diffusione di trappole e filtri per il particolato.

«Mobilità e aree urbane» ritiene indispensabile un'intensificazione delle revisioni e dei controlli e l'eliminazione dal parco dei veicoli più inquinanti. Nei laboratori dell'Iveco, infine, è in corso la sperimentazione per la messa a punto di autobus alimentati da carburanti alternativi (metano e Gpl) e di veicoli elettrici.

Gli interventi al convegno sulla mobilità e le aree urbane. Le proposte dell'Azienda per contribuire alla soluzione del problema: suscitare il dibattito e mettere a disposizione le proprie risorse



PIU' TECNOLOGIA MENO EMOTIVITA'

Due giorni di relazioni, dibattiti, proposte, confronti. Il convegno su «Mobilità e aree urbane» ha presentato un ventaglio di interventi che hanno affrontato l'argomento dalle più diverse angolazioni. Si è parlato di centri storici congestionati, di tangenziali e di metropolitane, di vetture private e di trasporto pubblico, di automezzi ecologici e di divieti di sosta, di zone pedonali e di sviluppo urbanistico.

Dietro il microfono, dopo che l'amministratore delegato della Fiat aveva illustrato le ragioni del convegno, e dopo che Cesare Sacchi aveva riassunto il documento di lavoro, si sono alternati politici (i ministri Tognoli e Ferri, il presidente della Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera, Giuseppe Botta, gli assessori ai trasporti di Bologna, Milano e Torino, il rappresentante del ministero dell'Ambiente), il sociologo Giuseppe De Rita, docenti universitari come Ennio Cascetta, Luigi Mazza, Vito Mauro, esperti internazionali (Pierre Forton, Peter Hall, Miguel Durban Sanchez, Ulrich Jager, Bo Peterson, Michel Rivoire, Giuseppe Sciarone), il presidente dell'Acis Rosario Alessi, Cesare Annibaldi, managers e tecnici della Fiat e dell'Iveco.

«Sono due i modi che la Fiat ha di contribuire alla soluzione del problema della mobilità nelle grandi città — ha detto Cesare Annibaldi, responsabile delle relazioni esterne — il primo è quello di suscitare e contribuire al dibattito, il secondo è di mettere a disposizione le sue risorse tecnologiche e di esperienza. Per il primo abbiamo organizzato questo convegno propositivo. Per l'altro suggeriamo di utilizzare i più avanzati strumenti informatici, come le analisi matematiche, per conoscere meglio le dimensioni del problema mobilità nelle città. Si eviteranno così provvedimenti dettati più dall'emotività del momento che dalla reale conoscenza del fenomeno. La Fiat, ha spiegato Annibaldi in collaborazione con il Banco di Napoli, ha messo a punto per il capoluogo campano un modello matematico del traffico. I dati sono stati affidati alle autorità comunali e noi siamo disponibili a ripetere lo studio in altre città. Vi è, inoltre, la possibilità di raccogliere le informazioni così ricavate con quelle che riguardano l'impatto ambientale, in modo da affrontare anche questo altro importante problema».

Annibaldi ha sottolineato l'esigenza di utilizzare sistemi integrati di gestione e controllo del traffico,

citando l'esempio di «Easy driver», il progetto che la Fiat sta sperimentando sull'autostrada Mestre-Venezia. Ha auspicato che l'Italia si doti presto di un piano di trasporti complessivo tra centri urbani e hinterland, per un più efficace sfruttamento di quello che rimane il più importante collegamento di penetra-



Cesare Annibaldi

zione nelle metropoli: la ferrovia.

«Si discute in questi giorni ha concluso Annibaldi se sia meglio fare prima i parcheggi oppure limitare il traffico nei centri storici. Noi diciamo che deve prevalere il buon senso: facciamo le due cose contemporaneamente. In questo modo il cittadino finalmente vedrà che i suoi sacrifici portano a qualcosa di concreto».

Il ministro per le Aree Urbane, Carlo Tognoli, dopo aver ringraziato la Fiat per aver promosso il dibattito, ha sottolineato come il problema sia comune a tutte le grandi città ed ha ammonito che non esiste una soluzione facile e definitiva. «Bisogna che impariamo a convivere con i problemi del traffico — ha aggiunto —. Ciò però non significa che non si possa fare nulla. Un mix di interventi si può e deve fare, ma occorre anche pensare al trasporto pubblico e ai collegamenti telematici. Gli interventi si devono orientare su più fronti: uno dei più importanti deve consistere nella rapida penetrazione nel centro della città. Bisogna quindi costruire strade e corsie privilegiate per lo scorrimento veloce che chiameremo «strade espressive».

Il ministro ha concluso ricordando come alla soluzione di molti problemi possa contribuire il recente piano-parcheggi che proprio in queste settimane deve essere convertito

dal Comuni in progetti concreti.

«Ogni cittadino italiano deve trovare parcheggio entro 500 metri dal luogo dove desidera andare — ha affermato nel suo intervento il ministro dei Lavori Pubblici Enrico Ferri — e questo dato non deve apparire troppo ottimista. In molti Paesi stranieri questo limite è di soli 150 metri. Per questo sono contrario alla chiusura dei centri storici. La mobilità del cittadino è un bene inalienabile, e dobbiamo fare tutto il possibile per difenderla. Solo se lo Stato fornisce agli automobilisti gli strumenti per non trasgredire le leggi potrà poi essere inflessibile con quanti le violano».

Nel corso del dibattito si è parlato molto di trasporto pubblico. Riccardo Ruggeri, coordinatore delle divisioni dell'Iveco, ha trattato il tema del trasporto su autobus. I problemi chiave da affrontare, ha spiegato, sono legati alla qualità del servizio, all'economia di esercizio, alla sicurezza e all'inquinamento. Ruggeri si è soffermato su quest'ultimo tema affermando che «in un settore interdisciplinare come il nostro le leggi non si devono limitare ad enunciare principi o a dare segnali, non possono avere un fine esclusivamente educativo,



Carlo Tognoli

come talvolta avviene. Il recente decreto sui trasporti dà un segnale chiarissimo riservando parte degli investimenti all'acquisto di autobus ecologici. Non esiste però in nessuna parte d'Italia, e credo anche d'Europa, una definizione ufficiale, tecnica o giuridica di autobus ecologico. Questo rende di fatto inapplicabile la legge segnale». Ruggeri ha concluso dicendo che solo in presenza di obiettivi ben definiti l'industria può investire ed operare.

Di motori diesel puliti ha parlato, con estrema chiarezza, Federico Filippi, responsabile della progettazione dell'Iveco. «Ci siamo posti — ha detto — un obiettivo molto ambizioso: realizzare per i motori di autobus e veicoli municipali un livello di emissioni pari a quello ipotizzato negli Stati Uniti per il Model Year '94. Per questo la strategia che abbiamo adottato (in attesa di un gasolio più pulito, il California) non disperde le forze nella ricerca di soluzioni parziali, ma è indirizzata allo sviluppo di un motore specifico a metano per autobus, alla ricerca su veicoli ibridi e bi-modali e allo sviluppo di minibus elettrici per applicazioni particolari».

L'autobus «verde» è possibile, ha detto Filippi, e anche in tempi relativamente brevi. Ma agli sforzi dell'Iveco devono corrispondere quelli sui combustibili e sulla manutenzione e una decisa volontà di sostituire o ringiovanire mezzi che sono ormai di due o tre generazioni arretrati rispetto ai progressi della tecnica.

Condito di numeri e di osservazioni sulla psicologia del cittadino, l'intervento del sociologo Giuseppe De Rita, segretario del Censis. De Rita ha presentato una ricerca fatta dal suo istituto sugli spostamenti urbani degli italiani. Dall'indagine risulta che la permanenza media dell'italiano al volante è di un'ora e mezza al giorno, e che il 40 per cento degli intervistati ha già cambiato residenza (o intende farlo) pur di abbreviare il tempo impiegato per recarsi al lavoro. Commentando questi dati il sociologo ha parlato di «forte impatto emotivo» del problema e lo ha fatto risalire al particolare tipo di mobilità delle società terziarie avanzate, caratterizzate da spostamenti «erratici, soggettivi e microdecisionali».

De Rita ha spiegato che: «non si muove da casa con l'auto solo il capofamiglia per andare a lavorare, ma si muove anche la moglie per portare il bambino a scuola di inglese prima e al tennis dopo, ci si muove per acquisti in centro o per andare ad una mostra. Diminuiscono i lavori a orari determinati e crescono le libere professioni e le attività creative. Se andate per strada a metà mattinata e chiedete che professione

svolgono le persone alla guida, vi risponderanno che sono managers, venditori di pubblicità, imprenditori. Sono questi, che si muovono irregolarmente e senza orari prefissati, a far sì che le nostre città siano animate a tutte le ore e rendano problematico l'approntamento di un piano del traffico generale».

Ennio Cascetta, professore di pianificazione dei trasporti alla facoltà di Ingegneria all'università di Reggio Calabria, ha tracciato un ampio quadro della situazione della mobilità nelle città europee. Ha



Enrico Ferri

messo anche in evidenza le peculiarità (spesso negative) del caso italiano e indicato alcuni interventi che si possono realizzare per aumentare la capacità della rete stradale e contenere la domanda.

«Bisogna che anche le nostre città si dotino delle infrastrutture viarie che da anni possiedono i grandi centri europei — ha sostenuto Giuseppe Sciarone, direttore del Centro studi sui sistemi di trasporto — Senza di queste non potremo affrontare con probabilità di successo un tema complesso come la mobilità».

Rosario Alessi, presidente dell'Automobil Club italiano, ha invece difeso l'uso intelligente dell'auto e la necessità che nelle aree urbane sia il mezzo pubblico a svolgere un ruolo primario. «Quello che ci preoccupa ha aggiunto è che ai cittadini sia veramente assicurato il diritto pieno alla mobilità sul quale essi non possono e non vogliono accettare limitazioni o ritorni al passato».

Cosa cosa succede all'estero? Hanno i nostri stessi problemi?

Peter Hall, professore di geografia a Reading e di pianificazione urbana e regionale a Berkeley, ha presentato il caso di Londra,

una metropoli che, si può dire, è nata intorno alla ferrovia. Oggi la città, nonostante la proverbiale efficienza dei servizi pubblici inglesi, «scoppia» per il giornaliero assalto dei pendolari che provengono da punti sempre più lontani dell'hinterland e che ogni giorno viaggiano in metropolitana o in ferrovia per diverse ore. Le soluzioni che si stanno sperimentando sono diverse, compreso un secondo anello tangenziale a 70 chilometri dal centro costruito e gestito completamente da imprese private.

La situazione di Siviglia (700 mila abitanti) è stata illustrata da Miguel Durban Sanchez, responsabile tecnico dell'assessorato al traffico della città. Il traguardo è l'esposizione universale del 1992 durante la quale la città dovrà accogliere 300 mila visitatori al giorno. Immensi parcheggi sotterranei, alcuni nuovi ponti sul Guadalquivir e una tangenziale esterna, secondo gli amministratori spagnoli, dovrebbero risolvere efficacemente il problema.

Monaco di Baviera gode di un'invidiabile serenità nonostante il traffico negli ultimi dieci anni sia raddoppiato. I 650 mila veicoli circolanti (tutti gli abitanti della città troverebbero posto sui sedili anteriori delle auto) in molte strade non possono superare i 30 chilometri orari di velocità massima e gli ingorghi sono pressoché sconosciuti. Ulrich Jager, direttore dell'ufficio pianificazione del municipio, ha spiegato che la città dispone di 1300 chilometri di piste ciclabili, che non si chiuderà al traffico il centro ma si realizzeranno molti parcheggi a pagamento.

Lione, ha detto Michel Rivoire, consigliere tecnico per l'urbanistica del sindaco, è impegnata nella realizzazione di un grande progetto che entro il 2010 dovrà risolvere radicalmente i problemi di traffico.

Bo Peterson, segretario del comitato per il traffico metropolitano del ministero dei trasporti svedese, ha illustrato le misure che si stanno prendendo a Stoccolma per snellire il movimento automobilistico. Tra queste l'istituzione di un pedaggio di ingresso al centro che dovrebbe ridurre del 20 per cento il flusso nelle ore di punta. Con il denaro raccolto si potranno acquistare gli autobus necessari.

Delle attività del gruppo di studio sul «traffico e l'impatto ambientale», formato da 18 paesi dell'Occidente, ha parlato, infine, Pierre Forton, del Ministero delle comunicazioni del Belgio.

Francesco Novo



Il racconto del pilota

Mario Vannozzi, tre mesi al volante della storica vettura per ripetere dopo ottantadue anni il raid Pechino-Parigi. Ventiduemila chilometri sulle strade più impervie, i deserti asiatici e sul tetto del mondo. «Macigni ci piombavano addosso». Scortati dall'esercito nelle zone dei predoni

COSI' HO GUIDATO L'ITALA SULLE STRADE DELLA LEGGENDA

RESTAVA ancora da percorrere tutta l'Europa prima di arrivare a Parigi, traguardo sognato in tante settimane passate nei deserti asiatici e sul tetto del mondo. Ma a Mosca è stato come essere già arrivati a casa. Una sensazione d'orgoglio ha preso tutti noi: sulle possibilità della vecchia Itala di attraversare l'intera Eurasia pochi avevano creduto. Ed invece eccola qui, nei viali di Mosca, sporca di polvere, fango, con un colore indefinito reso opaco dai 18 mila chilometri di piste, guadi, sabbia. Eccola circondata dai mezzi d'appoggio che l'hanno seguita sulle strade più impervie del mondo. Il rumore ormai familiare del suo motore nelle vie moscovite ci riporta indietro, ai momenti più duri e faticosi delle settimane passate. Cominciamo dall'inizio, da Pechino, da piazza Tienanmen. La partenza: con un fiammifero sono stati accesi gli enormi fanali d'ottone alimentati ad acetilene, poi un robusto colpo di manovella e il motore di Itala è stato subito pronto ad affrontare 22 mila chilometri da Pechino a Parigi. I saluti della comunità italiana, i flash e le luci delle televisioni, vicino a me Andrea Barzini seduto al posto che 82 anni fa fu di suo nonno Luigi, il taglio del nastro. Poi la carovana si è avviata tra la folla.

Una folla festosa che augurava buon viaggio in tutte le lingue, con le braccia protese per stringere le mani a tutti i partecipanti del raid. Il viaggio era iniziato e per un attimo ho avuto davanti agli occhi la cartina geografica dell'Asia con l'itinerario tracciato. Credo che molti in quel momento hanno avuto la stessa «visione» e lo stesso brivido. Avevamo davanti mezzo mondo da attraversare.

Nei primi mille chilometri in una sterminata pianura coltivata a grano, abbiamo zigzagato tra asini, carretti, biciclette, trattori, camion veloci e spericolati, buche profonde. Ad ogni fermata le automobili, soprattutto Itala, veni-

vano circondate da centinaia di contadini cinesi curiosi di una realtà tanto diversa dalla loro. Il terzo giorno di viaggio, il 28 marzo, la carovana di Itala ha raggiunto il fiume Giallo.

Poi, sulla millenaria Via della seta, l'antica carovaniere dove è sembrato di tornare indietro nel tempo, indietro di mille anni, alla scoperta dei luoghi dove vissero mercanti, guerrieri, predicatori e artisti provenienti da tutto il mondo. Avevamo lasciato la Cina delle grandi risaie, delle regioni abitate da centinaia di milioni di persone. Dopo Xian (l'antica capitale dell'impero Han famosa per il ritrovamento dell'Armata di terracotta), ecco la Cina delle minoranze etniche, dell'Islam, del Buddismo e dei deserti. E' cominciata l'avventura, la dura vita da carovaniere. Lasciandoci alle spalle le

comodità delle città, nello Shaanxi e poi nel Qinghai, le strade si sono trasformate in piste polverose e spesso impossibili da percorrere a causa del «tole ondulé», un'infinita serie di cunette molto ravvicinate dovute al passaggio del camion.

Era spesso preferibile procedere in ordine sparso in pieno deserto, costeggiando colline, dune e le palificate dell'energia elettrica (dove c'erano), uniche tracce della civiltà. A volte il solo punto di riferimento era una catena montuosa all'orizzonte. Montagne che mi sembravano raggiungibili in poche ore. Invece occorrevano due, tre giorni, e si viaggiava con le mascherine chirurgiche (distribuite da Paolo Rossotto, medico della spedizione) per non respirare la polvere e la sabbia che riempiva gli abitacoli. Non mi sento



Pechino: la partenza viene festeggiata con danze e rappresentazioni ispirate al folklore locale

più le braccia perché la vettura trasmetteva al volante a guida diretta tutti i colpi e le vibrazioni prodotti dal disastroso fondo stradale.

A Kashgara, nell'estremità occidentale della Cina, viaggiavamo nel mondo musulmano con le donne velate, le moschee avvolte nei pioppi e i mercati dove non si finisce mai di con-

trattare. Il 1° maggio, tra pareti di neve, il passo del Kunjerab. Al di là, il Pakistan.

Superato il tetto del mondo abbiamo avuto l'avventura più drammatica: nella friabile valle di Hunza, nel nord del Pakistan, bloccati per tre giorni dalle frane che precipitavano da altezze vertiginose. C'è voluto l'intervento dell'esercito pakistano per liberare in diversi punti la strada scavata per 900 chilometri sui fianchi del Karakorum. Novecento chilometri percorsi con la paura di vedere quei macigni piombarci addosso.

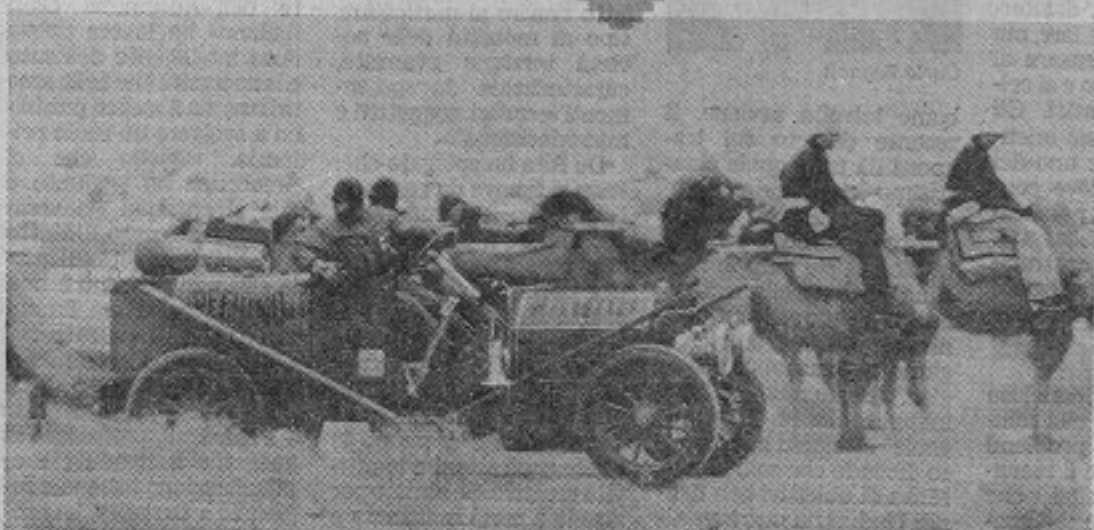
Dopo le frane, il caldo torrido del Punjab e del Belucistan. Gli autoveicoli erano come forni. A Islamabad 40 gradi, nel deserto del Belucistan 45. Trovare una bottiglia d'acqua era praticamente impossibile. In quelle condizioni, a qualsiasi ora del giorno e della notte, i cinque meccanici della Fiat guidati da Luciano Marengo riparavano gli inevi-

tabili guasti provocati dal caldo e dalle vibrazioni. Per di più, abbiamo dovuto viaggiare scortati da militari armati fino ai denti, in quelle zone di confine tra il Pakistan e l'Iran spadroneggiano contrabbandieri e predoni.

L'Iran degli ayatollah pochi giorni prima della morte di Khomeini. Appena arrivati, ci hanno impartito il decalogo del «buon viaggiatore» in territorio iraniano; niente magliette con maniche corte, niente sandali o pantaloni trasandati, camicie chiuse fino al collo nonostante il caldo. Uscire dall'albergo era un'impresa: chiedevano dove andavi, perché ci andavi e con chi, alla fine dovevi uscire accompagnato da una guida asfissiante. Il passaggio in Iran, comunque, è stato rilassante per me e per gli autisti del seguito perché abbiamo finalmente guidato su ottime strade. Anche gli alberghi, adesso, erano assai più confortevoli.

I quattro giorni in Turchia sono passati veloci e poi la realtà sovietica con i suoi fermenti sociali e politici. Giù per le dolci vallate del Caucaso verso il Mar Nero. Così di villaggio in villaggio, seguiti dall'ammirazione dei georgiani e dei russi ci avvicinavamo a Mosca. Non un solo giorno di ritardo nella tabella di marcia. Nessuna vettura è rimasta per strada. Davanti alle ruote di legno di Itala adesso rimaneva solo l'Europa. A Mosca ricevimenti, festeggiamenti e tanto bisogno di riposo.

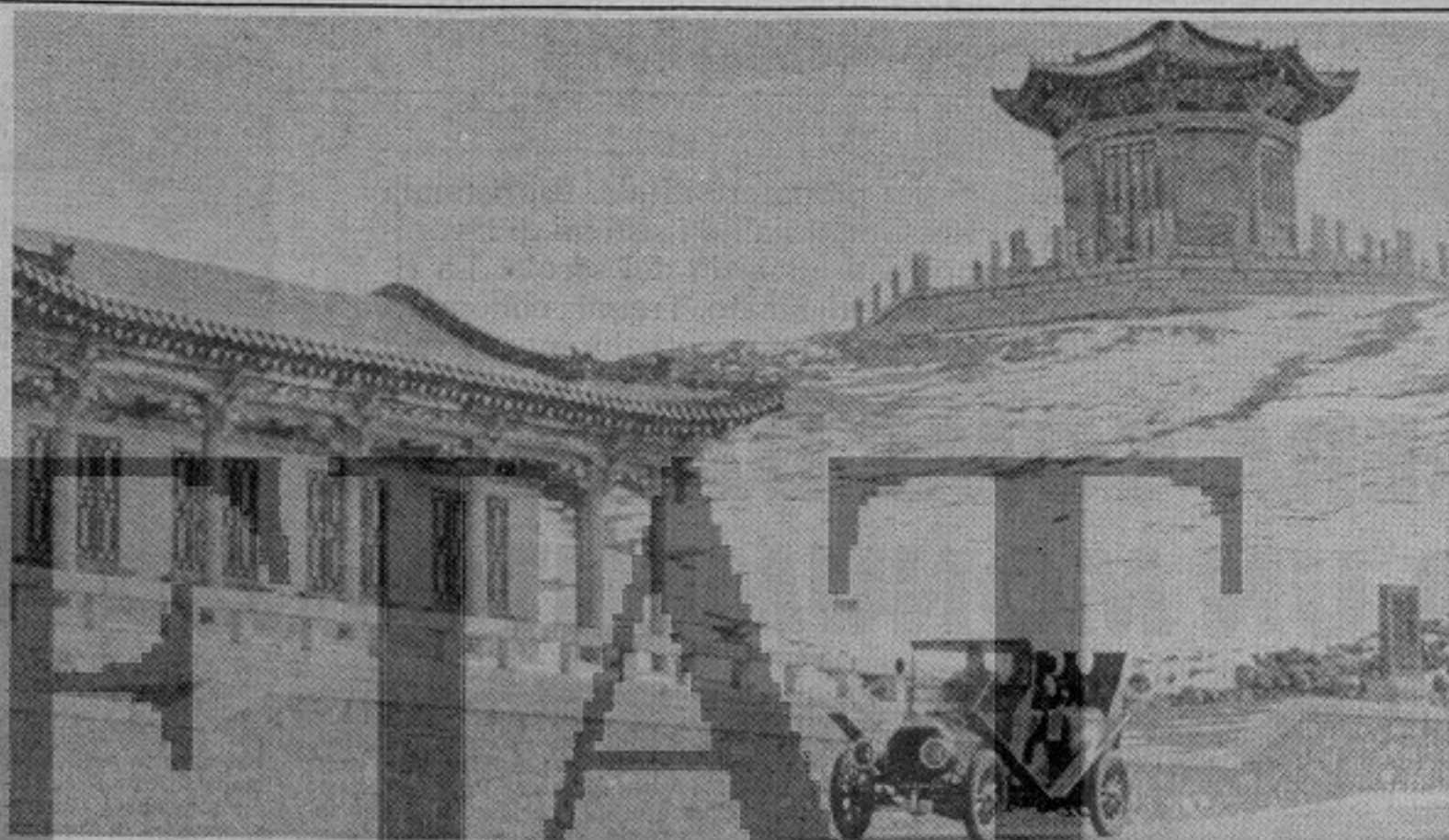
Mario Vannozzi alla guida dell'Itala. Al suo fianco è seduto un altro collaudatore di grande esperienza, Elso Brange.



L'irriducibile «vecchiella» scortata da alcuni cammelli: come loro si dimostrerà all'altezza delle insidie del deserto



Una suggestiva immagine dell'Itala con la «capote» alzata, mentre attraversa il villaggio cinese di Xining



POI IL TRIONFO A PARIGI

«Dopo due mesi e mezzo a Mosca riabbraccio mio figlio». Il festoso viaggio attraverso l'Europa. Nella capitale francese Itala è ricevuta da cinquanta coetanee, «damigelle d'onore» nella kermesse finale

Mosca è impressa in modo particolare nei miei ricordi del raid: è lì che dopo due mesi e mezzo ho rivisto mia moglie e mio figlio Marco. Non dimenticherò mai la voce del mio bambino gridare tra la folla: «C'è il mio papà, c'è il mio papà che guida».

Peccato che la sosta a Mosca, tanto sospirata, sia durata poco. Erano settimane che non ci fermavamo in una città per più di un giorno o due. A Mosca siamo rimasti quattro giorni, ma sono volati. Anche perché li abbiamo trascorsi in buona parte ad assolvere impegni di rappresentanza. Itala non poteva mancare all'appuntamento con l'Ambasciatore, che le aveva riservato un posto d'onore nel giardino della sua residenza.

Martedì 13 giugno, partenza. San Basilio e le sue cupole policrome, che ci avevano accolti (e sbalorditi) al nostro arrivo, ci hanno dato anche il congedo, insieme ad una piccola folla di

italiani residenti a Mosca. Ci siamo inoltrati nel cuore di quella che chiamano «la vecchia madre Russia». Per due giorni abbiamo viaggiato verso Ovest, lungo interminabili rettilinei in un paesaggio ondulado, caratterizzato dal grigio dell'asfalto e del cielo gonfio di pioggia, e dal verde cupo di foreste fitte di abeti e betulle, che per centinaia di chilometri affiancano la strada fino a Minsk, e oltre. Un paesaggio che, col sole ed il cielo azzurro, dev'essere dolce, riposante. Invece noi abbiamo trovato freddo ed acqua.

Alle porte di Brest, a pochi chilometri dal confine con la Polonia, siamo stati fermati da una delegazione di giovani, belle ragazze che indossavano il costume nazionale della Bielorussia. Ci hanno offerto il dono del pane e del sale, pegni di rispetto, amicizia ed ospitalità. C'è a Brest un Sacrario dei caduti dell'ultima guerra. Ho condotto l'Itala in quel luogo che ri-

chiede rispetto e invita al raccoglimento: confesso d'averlo fatto con imbarazzo perché lo scoppiettio del motore e l'inevitabile trambusto delle riprese tivù mi pareva inquinassero quell'atmosfera intensa di commo-

Il 16 giugno, siamo a Varsavia. Un piccolo gruppo di auto d'epoca circonda Itala sulla grande piazza a lato della quale sorge la Tomba del Milite Ignoto. Nel pomeriggio andiamo alla Città Vecchia: i proprietari di due auto d'epoca ci invitano sulle loro vetture e ci accompagnano nella visita.

Anche a Berlino Est, dove arriviamo lunedì 19, l'accoglienza è molto calda, perfino affettuosa, considerando che i tedeschi hanno quasi ritratto nel manifesto i loro sentimenti. L'effervescenza della città ci sorprende: ce l'avevano descritta in un contesto cupo, pesante, opprimente, e invece troviamo un ambiente quasi gaio, pieno di vita. Martedì partiamo per l'altra Germania, ma prima Itala ed il suo corteo sfilano sulla Alexanderplatz e per la Unter den Linden.

Il resto è una lunga, regolare marcia di trasferimento. Ormai è lontano il mondo esotico e il folklore della Cina, del Pakistan, dell'Iran, della Turchia. Siamo in Occidente, dove nulla sorprende più nessuno. Qui possiamo al massimo, restare sorpresi, ma nemmeno più di tanto, dell'efficienza dei



tre agenti motociclisti della polizia di Hannover che sgombrano la strada consentendo alla carovana di arrivare compatta sino all'albergo e poi, il mattino dopo, di imboccare agevolmente l'autostrada per Bruxelles.

Alla capitale belga Itala rende omaggio con una visita alla Cee, e i commissari italiani Pandolfi e Ripa di Meana vi salgono per un giro. Quanta gente è salita sulla nostra veterana da quando siamo partiti da Pechino? Quante migliaia di persone terranno con sé una foto-souvenir del nostro raid? Poi si va al Museo dell'Auto, uno dei più ricchi e completi d'Europa, dove Itala (e con lei la Tipo, nobilitata dal fresco titolo di «vettura dell'anno») è accolta come ospite d'onore.

Da Bruxelles a Parigi, viaggiando ai soliti 60 chilometri all'ora. Siamo al traguardo. Parigi ha fatto per noi le cose in grande: sulla spianata della Défense, sabato mattina 24 giugno, ci aspettano 50 coetanee o quasi di Itala, di ogni nazionalità, di ogni tipo: sono le «damigelle d'onore» nella kermesse finale. Itala in testa, verso l'Etoile, e poi sfiliamo tra la folla lungo i Champs Elysées, Place de la Concorde, il Lungo Senna, il Louvre, Rue de Rivoli. Infine, lo sciame delle «vecchie signore» torna in Place de la Concorde e si ferma davanti alla sede dell'Automobile Club di Francia. Il motore di Itala si spegne: siamo arrivati. Circondati dalla folla festante stringiamo centinaia di mani. Nel gran frastuono sentiamo la mancanza di qualcosa che ci era familiare: lo scoppiettio del motore di Itala. Questo «silenzio» ci fa pensare al rapporto tra lei e noi, durato tre mesi. Un rapporto vissuto in modi diversi a seconda della personalità e del temperamento di ciascuno dei protagonisti di questa avventura. Non vedevamo l'ora di arrivare. Ma adesso che siamo arrivati ci dispiace.

Cosa dire, ancora? Il più bel commento finale è di monsieur Jean Panhard, presidente della A.C. francese: «Itala è davvero un mostro sacro. Ottantadue anni non sono bastati a smorzare lo spirito sportivo e d'avventura che allaccia le sue due imprese». Ha ragione. E allora, con monsieur Panhard, anch'io dico: «Grazie Itala».

Dopo l'avventura, l'Itala si è concessa ai turisti per una foto sotto la Torre Eiffel





Due anni per preparare l'Itala. Ripristinata con gli stessi materiali e i sistemi di lavorazione impiegati all'inizio del secolo. La riscoperta dell'artigianato. Tremila chilometri di collaudo. Gli interventi durante il raid

«ERA COME DAR VITA A UN MONUMENTO»

Parigi, 24 giugno 1989: l'Itala ce l'ha fatta di nuovo. Come in un «flash-back», la gloriosa vettura del principe Scipione Borghese entra nella capitale transalpina fra gli applausi. E' partita, anche questa volta, da Pechino: tre mesi e 22 mila chilometri fa. Come allora ha stupito il mondo ripetendo, 82 anni dopo, il raid automobilistico più famoso della storia.

L'itinerario è stato più lungo di quello del 1907, i protagonisti diversi. Ma intatta l'emozione per un'auto di inizio secolo che chilometro dopo chilometro ha vinto deserti e sterrati, ghiaccio, neve e fango. La leggendaria Itala è arrivata a Parigi attraversando 11 Paesi e due continenti senza avere rotto altro che uno dei fogli delle balestre anteriori e le staffe di sostegno dei fari. Piccoli guasti subito riparati.

Solo una foratura verso la fine del viaggio, e la sostituzione, ogni quattromila chilometri circa, dei mazzette di accensione usurati e di quattro cinghie di comando della pompa olio motore. Il modo in cui è stata progettata la macchina agli inizi del secolo è risultato vincente: la solidità della struttura portante, l'altezza da terra superiore alla media, il grande diametro delle ruote e, soprattutto, la robustezza di un motore capace di erogare una coppia notevole già a 500 giri. Tutte queste caratteristiche le hanno permesso di superare con disinvoltura anche le fasi più critiche.

Ma non è stato tutto facile. Quando, sul finire del 1986, superati i principali problemi organizzativi, si decise di ripetere il raid con la stessa vettura, l'Itala era in condizioni accettabili soltanto esternamente. Molto rimaneva da fare sul motore.

Nel 1908, tornando dal viaggio dopo una esposizione negli Stati Uniti, nel porto di Genova l'Itala era caduta in mare: il telaio originario, deformato, era stato sostituito con uno «chassis» più lungo. Altre parti meccaniche erano danneggiate. Verso la fine del novembre '86, l'Itala è uscita così dal Museo dell'Automobile di Torino per entrare nelle offi-

cine Fiat dove è stata sottoposta a una accurata opera di smontaggio e di verifica. Obiettivo: ripristinare la vettura utilizzando gli stessi materiali e i sistemi di lavorazione impiegati dall'industria automobilistica nei primi anni di questo secolo.

«Di solito si restaura una vettura d'epoca adattandola ai particolari meccanici oggi disponibili — spiega Mario Bottoni della Sperimentazione Ingegneria veicoli Fiat — Noi abbiamo fatto esattamente il contrario, sforzandoci di ricostruire i pezzi di

ricambio in funzione della vettura».

Per rivivere la Pechino-Parigi con la maggior fedeltà possibile al passato, tra il maggio e il giugno del '87, l'Itala viene sottoposta a un meticoloso lavoro di ricostruzione e ricondizionamento. Vi collaborano alcuni tra i migliori specialisti nel restauro di auto d'epoca, e un'équipe di sei persone, tra collaudatori e tecnici Fiat, dei quali quattro a tempo pieno. La fatica, compresa quella di cercare vecchi macchinari nelle officine, dura circa diecimila ore. Si

deve all'abilità e all'impegno di questi uomini la rinascita dell'Itala. Tecnici esperti come Enrico Rocco ed Ercole Schellino, di 35 e 48 anni, o come Elso Brange, 50 anni, trentacinque dei quali dedicati alla passione per i motori.

«All'inizio eravamo un po' perplessi — confessa Bottoni — perché quello non era il nostro vero mestiere. Poi abbiamo scoperto la soddisfazione di trovare la soluzione giusta. Era come dar vita a un monumento».

Un altro aspetto è risultato determinante nel rinnovato successo del-

l'Itala: la riscoperta dell'artigianato. Un vecchio falegname, Gianni Torelli, esperto carradore, ha rifatto le ruote con legno stagionato. Un restauratore di vetture d'epoca, Cesare Amighini, attenendosi al modello originario, ha ricostruito la rete del circa settemila tubicini di ottone che compongono il radiatore.

Dove le capacità manuali e l'esperienza artigianale non potevano arrivare, è stato indispensabile il contributo delle moderne tecnologie. La Teksid di Carmagnola, per esempio, ha

collaborato per la rettifica delle parti rotanti, sempre ricorrendo a materiali originali. Anche la rettifica delle canne dei cilindri e il rifacimento degli stantuffi, è stato eseguito con l'antico procedimento della fusione in ghisa.

Altre società del Gruppo sono intervenute con tutto il loro bagaglio di esperienza tecnologica, così da assicurare precisione e affidabilità a ogni particolare meccanico: la Cromodora si è occupata del condizionamento del silenziatore di scarico, la Magneti Marelli ha revisionato candele e magneti. Le pompe dell'olio, dell'acqua e della benzina con i relativi serbatoi sono state riviste dalla Gilardini, mentre la Weber si è interessata del carburatore.

Il resto è la cronaca di un successo appena concluso. Restano alcune annotazioni.

L'Itala non viaggiava sola: una seconda vettura d'epoca, con caratteristiche tecniche simili, l'ha seguita idealmente nei cento giorni del raid: la Palombella, un tempo di proprietà della Regina Margherita, che ha fornito i suoi gruppi meccanici quali possibili pezzi di ricambio in realtà mai utilizzati. Rimessa in ordine, è stata adibita, completamente smontata, ad auto di scorta.

A prendersi cura dell'Itala durante le novanta tappe del raid sono stati gli stessi uomini che l'hanno riportata in vita, eseguendo i medesimi interventi che si erano resi necessari nel 1907. Ogni giorno, per 3-4 ore, i meccanici della Fiat, come già aveva fatto Guizzardi, il tecnico della spedizione Borghese, hanno ingrassato tutti i meccanismi, senza tralasciare la manutenzione completa una volta la settimana.

L'Itala, dunque, ha superato la prova grazie agli uomini che l'hanno rinnovata e poi protetta per 22 mila chilometri. Hanno saputo tenerla così in «forma» da consentirle di vivere una insolita gara con i cavalieri Kirghisi. E' accaduto a metà maggio, in un villaggio pakistano: diciassette furie lanciate al galoppo, superate dall'irriducibile «vecchiotta».

Pino Pignatta



I protagonisti del raid ricevono l'abbraccio degli abitanti di Urumqi (Cina settentrionale)

Sammenzia-Xiam, Cina: l'Itala e le vetture d'appoggio sull'antica «Via della seta»



Una lunga carovana di vetture e veicoli d'appoggio AL SEGUITO DELL'ITALA

Sulle strade della Pechino-Parigi edizione '89, l'intramontabile Itala non ha viaggiato sola: una carovana di vetture e veicoli d'appoggio Fiat l'ha accompagnata, fornendole l'assistenza necessaria per poter concludere la sua impresa e farla conoscere al mondo.

Ventiduemila chilometri sono tanti, anche perché, da piazza Tienanmen a Pechino fino alle porte di Mosca dove si comincia a rivedere l'asfalto, è un inferno di fondi sconnessi, di sentieri sabbiosi, di valichi in quota a prova di fuoristrada. «Piste anche peggiori che in una Parigi-Dakar — conferma Mario Vannozzi, primo pilota dell'Itala e veterano della competizione africana — Un test importante anche per veicoli moderni».

La colonna d'appoggio era composta, come è facile immaginare, da veicoli a trazione integrale, con un'unica eccezione: una Tipo DGT 1600. Ed è stata proprio «lei» la grande rivelazione della Pechino-Parigi '89. Il diario di viaggio segnala: «Kashi 25 aprile. La Tipo, unica vettura 4x2, impressiona per il comportamento e l'affidabilità. Ha un compito impegnativo, quello di precedere la carovana per le riprese filmate e poi recuperarla ad andatura da rally». Conclude il raid, dopo una incredibile prova di affaticamento, senza alcun inconveniente di rilievo, e la conferma che il suo abitacolo è anche a prova di polvere.

Comportamento egregio anche per le due Panda 4x4 a trazione integrale inseribile (hanno avuto solo

qualche problema di carburazione al di sopra dei tremila metri) e per le sorelle maggiori: la Lancia Delta HF integrale e l'Alfa Romeo 33 1.5 4x4 Sport Wagon. La pluridecorata Delta ha accusato un leggero inconveniente alla pompa della benzina, e la Sport Wagon la rottura di una sospensione. «Purtroppo — spiega Luciano Marengo, capo spedizione — c'era una buca nascosta dall'erba e dai rami secchi e non l'abbiamo vista. Eravamo in mezzo al deserto pakistano e per ripararla abbiamo dovuto realizzare una fossa di fortuna scavando una buca sotto la vettura. E da lì sotto abbiamo fatto le saldature necessarie».

Al seguito dell'Itala hanno viaggiato anche veicoli commerciali e camion: un furgone Ducato 4x4 con motore turbodiesel attrezzato a carro-officina e un autocarro Iveco 4x4 tipo 40.10 W che trasportava il materiale di assistenza per l'Itala e per gli altri mezzi della spedizione.

Attrezzato a ufficio postale mobile per i collegamenti telefonici, via satellite con l'Italia, ha partecipato all'impresa anche un autobus Iveco 4x4 modello 80.17 Turbo, equipaggiato per le esigenze di tre persone e dotato di un condizionatore d'aria in cabina e nel vano di varico.

Ancora un veicolo Iveco, un autobus 4x4 speciale su meccanica 90.17 con motore turbodiesel di 170 CV, è stato approntato per le riprese della Rai, che ha seguito con giornalisti e cine-operatori tutta l'avventura dell'Itala.

Cesare Romiti delinea le scelte che conterranno nei prossimi anni. L'obiettivo è il concetto di qualità globale. La vera rivoluzione in questo campo è quella che riguarda i processi produttivi. Ma solo attraverso un impegno generale saremo all'altezza dell'Europa di domani

LA SFIDA DELLA QUALITÀ

«**C**i confrontiamo con un mercato che si muove verso una domanda di qualità dei prodotti sempre più alta: proprio su di essa avviene oggi la selezione».

Lo ha detto l'amministratore delegato della Fiat Cesare Romiti intervenendo a Milano a un convegno organizzato dall'Associazione Italiana per la Produzione.

«Ma la vera rivoluzione nel campo della qualità — ha sottolineato Romiti — è quella che riguarda i processi produttivi. Si tratta di un discorso che va ben al di là dei controlli, dei capitolati, delle normative; è un discorso di cultura. Dobbiamo quindi tutti acquisire il principio che la qualità non è un fattore esterno ma una componente essenziale del lavoro che tutti noi compiamo, ciascuno nel suo ruolo e nelle sue responsabilità». Romiti ha poi ribadito la necessità di mobilitare l'opinione pubblica sui temi qualitativi e di giungere all'istituzione di un vero e proprio anno della qualità.

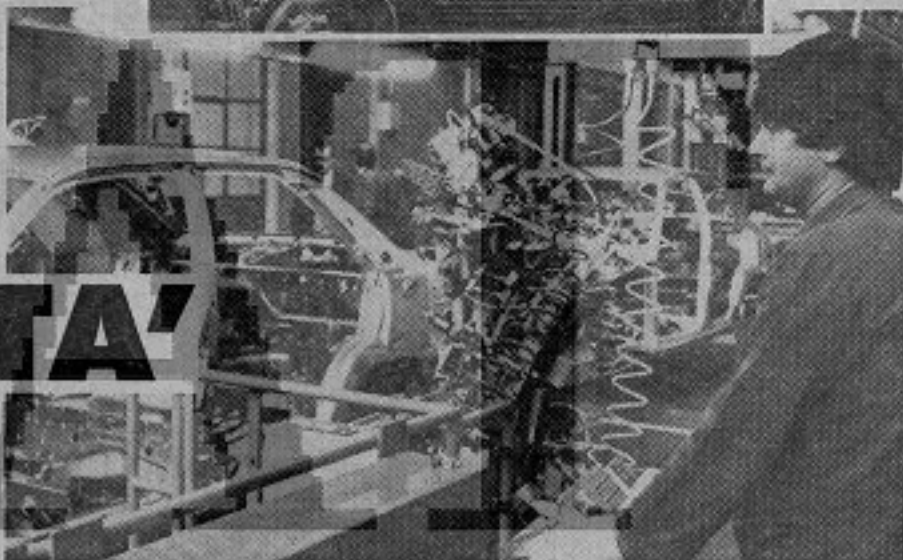
Qualità, in sostanza, come concetto culturale: «un ruolo importante, in questo senso, può essere svolto — ha affermato Romiti — dalla formazione, già a livello di istruzione di base, quella che si impartisce nelle scuole. Dobbiamo cioè trasmettere

ai giovani la cultura della qualità come si insegnano i principi della meccanica, dell'elettronica, della chimica».

Il passaggio successivo è, appunto, «la qualità nel processo produttivo, o meglio la qualità in azienda», come patrimonio di tutti indistintamente, a tutti i livelli. L'obiettivo — ha precisato Romiti — è «il concetto di qualità globale, intesa come carattere strutturale e fisiologico dell'azienda».

Ma altrettanto determinante — ha aggiunto — è «la qualità del sistema, come struttura economica del nostro Paese. Io credo che per quanto alti possano essere i livelli di qualità raggiunti dalle imprese, noi restiamo sempre un sistema di basso profilo sul piano del confronto internazionale, se non verrà compiuto un sensibile progresso in tutto ciò che sono i servizi di base, le strutture pubbliche e lo stesso funzionamento delle istituzioni».

Infatti — ha concluso Romiti — solo attraverso un impegno generale sulla qualità possiamo rompere i legami che ci attraggono ancora alla periferia dell'Europa di oggi, e poter puntare a trovarci al centro della grande Europa di domani».



Enrico Auteri sulle nuove realtà del lavoro

Iniziativa in collaborazione con la scuola, tesi sperimentali, borse di studio, stages e premi di laurea

PROGETTO FIAT PER I GIOVANI



Enrico Auteri

Davanti ad una affollata platea di giovani, Enrico Auteri, direttore dell'Organizzazione e del personale della Fiat, ha parlato del «Fattore umano nell'impresa: i giovani e il mondo del lavoro». L'incontro è avvenuto il 20 giugno all'Associazione Industriali di Livorno, in occasione di uno degli appuntamenti del ciclo «Innovazione, sviluppo, società», promosso dalla stessa associazione e dalla Fondazione Agnelli in collaborazione con la Gilardini e la Fiat Auto locale.

Nel suo intervento, Auteri ha sottolineato che «la realtà giovanile di oggi è molto articolata e complessa: in generale i giovani appaiono realisti e pragmatici, orientati al presente, alla ricerca di un equilibrio fra le ambizioni di successo personale e la realizzazione nel tempo libero e nella famiglia. Il lavoro è perciò uno spazio vitale importante, ma non necessariamente il più importante».

Dalla professione ci si attende contenuti e professionalità, ma anche sicurezza e stabilità».

Questa situazione è confermata dalle analisi condotte sulla realtà della Fiat. All'Azienda i neoassunti chiedono attenzione per il singolo individuo, valorizzazione dell'impegno e della professionalità, ma anche un ambiente sociale collaborativo ed aperto. Da parte loro, i capi valutano i giovani entrati negli uffici e nelle officine negli ultimi anni in termini positivi sotto il profilo della preparazione, della serietà, della apertura nei rapporti e per la voglia di imparare.

«In questo quadro — ha proseguito Auteri — la Fiat affronta il problema dei neoassunti attraverso il progetto 'Fiat per i giovani' che si articola in una serie di iniziative sviluppate in collaborazione con i provveditori, i rettori, i presidi, i docenti. Per l'Università, i vertici aziendali propongono cicli di testimonianze

agli studenti, si fanno visite di professori e allievi nelle realtà produttive, si organizzano stages con tesi di laurea sperimentali, si attribuiscono borse di studio e premi di laurea».

Anche per le scuole medie superiori la Fiat ha sviluppato una serie di analoghi programmi per migliorare l'intercambio di conoscenze fra studenti e docenti da un lato e realtà produttive dall'altro. Anche le procedure di reclutamento del Gruppo tendono a sviluppare rapporti professionali stabili e sistematici con le fonti (università, associazioni, scuole).

«Una volta assunti — ha concluso Auteri — i giovani sono inseriti in un programma di accoglimento ed inserimento che si impernia su un periodo di formazione in aula e di stages in azienda e si propone soprattutto di promuovere l'integrazione del neodipendente nell'ambiente di lavoro, sviluppandone gli aspetti professionali e motivazionali».

CASA DEL SOFA' E SALOTTO - ARREDAMENTI

F.lli BERGALLO

IL PIU' VASTO ASSORTIMENTO

SALOTTI
DIVANI - POLTRONE
E MOBILI A LETTO
CUCINE



RATEAZIONI
DIRETTE
TORINO
Tel. 202.252/3

UNICA SEDE: C.so G. CESARE 179
NUOVA ESPOSIZIONE

OTIS piemonte

Treni speciali per il SUD

Partenze: 2 agosto ore 23,45 per Puglia/Calabria (fermata ad Asti)
3 agosto ore 23,45 per Sicilia

Ritorno: 25 agosto

ULTIMI POSTI A SEDERE

Per informazioni: Otis piemonte
P.zza Statuto 18 - Tel. 521.4595-521.4592

Nella ricerca la speranza!
Aiutaci a finanziare
la ricerca scientifica
sulla distrofia muscolare!



Unione Italiana
Lotta
Distrofia
Muscolare

U.I.L.D.M. Via Goffredo Casati 70
10136 TORINO - Tel. 447.64.64

TRATTORI PIU' COMODI E MENO RUMOROSI

Il lavoro di Fiatagri, attraverso una complessa sperimentazione, per migliorare il confort generale. Particolari cure riservate all'interno della cabina

Nei Paesi ad alto sviluppo tecnologico, su pressante richiesta dell'utenza, il trattore agricolo moderno si orienta verso un grado spinto di confort al posto guida. Nelle macchine più prestigiose, esso risulta paragonabile a quello riscontrabile negli abitacoli delle automobili europee di medio-alta cilindrata. La tendenza attuale è quella di estendere questo grado di confort anche ai trattori di media potenza, che sono le macchine operatrici con impiego medio annuo elevato e con maggior numero di utenti.

Il confort

In un trattore, esso è definito tramite un gran numero di parametri, che qualificano e quantificano il grado di tollerabilità del conducente all'azione prolungata nel tempo degli agenti fisici che determinano fatica psicofisica, avendo un'influenza determinante sul senso dell'equilibrio e dell'attenzione dell'operatore. Pertanto, un buon livello di confort globale riduce in modo sensibile il rischio di incidente sul lavoro ed è quindi diventato oggetto di particolare attenzione da parte degli enti statali preposti alla salute dei lavoratori (per esempio le USSL italiane, tramite l'Istituto superiore per la Prevenzione e la Sicurezza del Lavoro del ministero della Sanità).

Tra i vari fattori ambientali che costituiscono il confort globale, la Fiatagri pone particolare attenzione all'interno della cabina, (la cabina si sta diffondendo velocemente in tutti i Paesi ad agricoltura evoluta). I parametri più importanti sono individuabili specialmente nella comodità del sedile, nell'ergonomia dei comandi, nella silenziosità, nell'assenza di vibrazioni al corpo e alle mani e nel microclima.

In questo senso, la Sperimentazione Fiatagri ha approntato negli ultimi anni banchi e attrezzature di prova muniti di strumentazione moderna, adatta a indagare e a verificare la corrispondenza tra gli studi teorici simulati e il livello reale del confort nelle differenti attività lavorative su campo.

Confort acustico

Si intende non solo come bassa intensità del rumore, ma anche come gradevolezza della timbrica musicale e chiarezza del parlato (ormai è abbastanza diffuso l'uso dell'autoradio o delle musicassette anche sul trattore agricolo). Qui, il lavoro del tecnico acustico inizia con la definizione della scocca della cabina. In questa fase, mediante un calcolatore elettronico dotato di funzioni specifiche per lo studio del rumore, si analizza il comportamento di ogni singolo elemento della struttura per valutare e predire la sua capacità di generare rumore allorché venga investito dalle vibrazioni del motore; questo strumento di lavoro, noto nel campo tecnico come «analisi modale», permette di introdurre varianti già in fase di primo progetto e quindi di valutare e scegliere la tipologia dei materiali occorrenti per i rivestimenti interni della cabina.

Come secondo passo, si analizza la composizione del rumore all'interno della cabina, rilevandolo in prossimità delle tempie di un manichino seduto al posto guida e si sviluppa un primo tentativo di progetto acustico, coprendo e scoprendo con vari materiali le superfici interne della cabina e analizzando la loro caratteristica di opporsi a effetti di riverberazione e di diffrazione acustica che deturpano l'udibilità della voce umana in una trasmissione radiofonica.



Successivamente, il trattore viene collegato a un veicolo chiamato carro-freno, che simula il traino di un attrezzo pesante. Con un magnetofono professionale ad alta fedeltà si registra il rumore ad entrambe le orecchie del conducente — posizionando i due microfoni in prossimità delle tempie — in varie condizioni di velocità di lavoro e di intensità del carico trainato. In seguito, si analizza nuovamente in laboratorio il segnale acustico, mediante strumenti che interpretano elettronicamente la sensibilità del-

l'orecchio umano e che quindi si prestano bene a valutare oggettivamente il disturbo causato dal rumore.

Infine viene eseguita una valutazione sensitiva su alcuni trattoristi, con interviste per comprendere se la timbrica risulta sufficientemente gradevole.

Confort e vibrazioni

Il progetto dell'isolamento del posto guida dalle vibrazioni trasmesse sia dal motore che dal contatto terreno-ruote, ha richiesto e richiederà per molti anni ancora uno sforzo enorme di

L'intensità dei rumori e delle vibrazioni viene rilevata su un manichino seduto al posto di guida

analisi e di interpretazione in fase di nuova progettazione, in considerazione del particolare lavoro svolto dal trattore agricolo, che opera prevalentemente su terreno sconnesso. Inoltre, anche quando viaggia su strada asfaltata, le condizioni di disagio sono ancora elevate per la particolare scolpatura del battistrada dei pneumatici. La richiesta del mercato trattoristico negli ultimi 15 anni di incrementare la velocità di trasferimento su strada da 20 a 40 Km/h, ha innescato importanti problematiche di disagio fisico per il conducente e di sicurezza stradale. Al riguardo, Fiatagri sta effettuando studi con moderna strumentazione di analisi, in collaborazione con le maggiori case produttrici di pneumatici.

Il lavoro del tecnico addetto alle vibrazioni viene svolto acquisendo dati rilevati direttamente sul campo e misurati interponendo tra il sedile e il corpo del conducente un disco di gomma nel cui centro è annidato un microscopico rilevatore di vibrazioni. Parallelamente, anche le vibrazioni trasmesse alle mani dal volante vengono registrate mediante un sensore applicato sul dorso e sulle dita.

I segnali vengono in

seguito registrati su nastro magnetico e inviati al laboratorio. Qui, mediante strumentazione digitale, i segnali vengono scomposti e analizzati in modo da rilevare la composizione in termini di movimenti elementari per studiare quali effetti possono indurre nel corpo umano. Si modificano quindi le caratteristiche meccaniche degli elementi antivibranti, che collegano la cabina o il piantone del volante al corpo trattore (flessibilità e capacità di ammortizzazione) e si ripetono ancora le prove.

Importante è sempre anche la sensazione soggettiva dell'uomo, in quanto sono ancora poco generalizzabili gli effetti delle vibrazioni sui danni alla colonna vertebrale, alle ossa delle mani e agli organi interni del corpo, sul senso dell'equilibrio e dell'attenzione.

Climatizzazione della cabina

Dovendo considerare l'abitacolo di un trattore agricolo come un luogo dove si trascorre il maggior tempo per il proprio lavoro, si capisce l'importanza che riveste la creazione di un soddisfacente benessere termico. Nonostante i grandi progressi tecnologici compiuti, trovare oggi un trattore dotato di un ottimo impianto di climatizzazione è piuttosto difficile, in quanto le condizioni d'impiego in particolari momenti dell'anno sono davvero difficili da sopportare. Basti pensare alle condizioni dei giorni più caldi dell'estate, in cui viene concentrato il maggior periodo di impiego della macchina; l'abitacolo è in questo periodo una vera e propria trappola di calore e al tempo stesso una caldaia termica che si muove a piccoli passi, il più delle volte immersa in una nuvola di polvere.

I dettagli che contano

Pur essendovi una certa analogia di fattori microclimatici legati all'abitacolo di una automobile, in cui è necessario cambiare l'aria almeno 200 volte in un'ora rispetto alle circa 6-8 volte di un locale di lavoro, tra i problemi particolarmente difficili da risolvere per quanto ri-

guarda un trattore c'è non solo la giusta umidità — oltre alla giusta temperatura — ma soprattutto la pulizia dell'aria che viene immessa all'interno della cabina, che deve essere preventivamente trattata. E' necessario pertanto che l'abitacolo sia curato, con buone sigillature e pressurizzato verso l'esterno, al fine di mettere in condizioni di difesa il trattorista dagli agenti negativi, quali polvere, esalazioni di concimi chimici, anticrittogamici, ecc.

Inoltre, considerando che il confort termico è quella sensazione di benessere — che varia da individuo a individuo, essendo del tutto personale e dipendendo da svariati fattori, come vestiario indossato, metabolismo, razza, stato di salute — appare evidente la complessità dei problemi da affrontare per adeguare il funzionamento del climatizzatore a tutte le esigenze.

I vincoli da superare

In particolare, alcuni vincoli sono oggi maggiormente impegnativi nella definizione di una buona climatizzazione. Per esempio, la temperatura dell'aria inviata nella cabina attraverso le varie bocchette non deve subire brusche variazioni, in modo che il flusso che lambisce il corpo del trattorista mantenga con il minimo scarto possibile — il valore voluto in funzione della condizione di benessere desiderato.

Inoltre, la condizione di riscaldamento nel periodo invernale deve realizzare un'erogazione di aria calda con flussi indiretti sul corpo dell'operatore e velocità non elevata, assicurando una zona più calda ai piedi di circa 5...8° C rispetto a quella superiore, per compensare la naturale tendenza dell'aria calda a salire verso l'alto.

Infine, l'impianto di ventilazione durante l'impiego nelle mezze stagioni deve garantire un adeguato flusso d'aria sull'operatore, privilegiando le parti del torace, avambracci e mani in particolare. A tale scopo, è necessario che i vari flussi siano convenientemente orientati e concentrabili, a seconda delle necessità individuali.

La risposta Fiatagri all'insieme di queste problematiche si è concretizzata in un progetto di climatizzazione integrata in grado di assicurare — in modo flessibile — una risposta adeguata a tutte le aspettative di benessere termico, in ogni condizione operativa climatica. Ciò costituisce un ulteriore importante passo avanti nel dominio della sicurezza attiva, tesa a garantire all'operatore il più alto livello di benessere psico-fisico in modo da salvaguardarlo da ogni possibile rischio di incidente dovuto a fatica e a stress.

v.c.

UNA TERRA UNA CULTURA

Graziano Giacobazzi, 36 anni, dipendente della FiatGeotech, racconta in questa intervista la sua esperienza di responsabile del Centro culturale «Il Torrione» per il recupero del patrimonio artistico e la divulgazione della letteratura storica di Spilamberto.

— Giacobazzi, due parole di presentazione.

«Classe 1953, sono in Fiat dal 1974. Prima ero impiegato presso l'ente Affidabilità e Calcoli; dal 1979 assistente presso la Segreteria tecnica, l'ufficio preposto all'emissione delle specifiche tecniche dei trattori, staff della direzione progettazione e sperimentazione».

— Ci parli della sua attività.

«Sono da tre anni il responsabile di un Centro culturale — composto da 50 persone — a Spilamberto, paese in cui abito. Sono pure socio della deputazione di storia patria di Modena, Reggio e Massa Carrara, del Centro studi storici Nonantolani e della Consorteria dell'aceto balsamico tradizionale. In tutto il mondo, il mio paese è noto come capitale del prodotto più prestigioso di Modena, l'aceto balsamico tradizionale, ricco non soltanto per le proprietà balsamiche organolettiche, ma anche perché costituisce un vero e proprio fatto di cultura e di valori. L'aceto è una cosa viva, che riposa nelle botti, oggetto di amorevoli cure da parte dei padri e dei nonni, e rappresenta pure sacri ricordi di famiglia. Diversi colleghi, qui in Fiat, fanno parte della Consorteria dell'aceto balsamico tradizionale. Alcuni maestri oxologi, cioè assaggiatori, per l'assegnazione del secolare «Palio di S. Giovanni» che si tiene a Spilamberto il 24 giugno».

— Oltre all'aceto balsamico, al nocino, agli amaretti, alla progettazione e alla costruzione di luna park, gli spilambertesi sono noti anche come «persone strane».

Così era riportato nelle guide del Touring Club Italiano, fino al 1980. «Il motivo per cui le guide Touring fino agli inizi degli Anni '80 ci indicavano come persone strane, non sono in grado di spiegarlo anche se — come in tutti i luoghi di questo mondo — qui effettivamente qualcosa di strano esiste. Si dice, ad esempio, che la prima forma di fumetto abbia avuto origine nella torre Matildica del nostro paese, detta Torrione, dove nel secolo XVI Messer Filippo, un soldato spagnolo ivi prigioniero, innamorato della



Graziano Giacobazzi, 36 anni, dipendente della FiatGeotech, racconta la sua esperienza di responsabile del Centro «Il Torrione» per il recupero del patrimonio artistico e la divulgazione della letteratura storica di Spilamberto

castellana, giunse al punto di scorticarsi per poter scrivere versi d'amore sul muro con il proprio sangue. Inoltre, Spilamberto, paese di 10 mila abitanti, a sud-est di Modena, lungo la strada dei castelli (Spilamberto, Vignola, Savignano, Bazzano, Piumazzo, Montevoglio, Castelvetro, ecc.) al confine con la provincia di Bologna, è sempre stato luogo di contese fra Guelfi e Ghibellini, fra Stato pontificio e Ducato Estense, fra bolognesi e modenesi, fra la diocesi di Modena e quella di Nonantola».

— Le antiche rivalità sopravvivono?

«Oggi c'è ancora emulazione con i vicini. A noi di Spilamberto, quelli di là dal fiume — gli abi-

tanti di S. Cesario sul Panaro — ci hanno sottratto nottetempo il cannone. A nostra volta, gli abbiamo involato le campane. Infine, è strano che all'interno di un angusto castello — qual è appunto Spilamberto — esistano dal 1214 due chiese parrocchiali, l'una dirimpetto all'altra, per di più appartenenti a due diocesi diverse: Modena e Nonantola. Sono grandi, sfarzose, ricche di storia e di arte. Ebbene, per secoli, fino a pochi anni fa, è stata una gara, una contesa: i campanilismi furono a tratti esasperati, al punto che quando si celebrava la festa del Patrono di una chiesa, nell'altra i cosiddetti cuvané (codini) mangiavano i soliti pasti frugali di

tutti i giorni, andavano al lavoro e partivano col birroccio, spesso anche a mattina inoltrata per farsi meglio notare. La stessa cosa succedeva quando era l'altra parrocchia a festeggiare il proprio Patrono».

— Ma accanto alla «stranezza», Spilamberto vanta radici culturali che pochi altri paesi di provincia annoverano.

«Nel centro culturale Il Torrione, contando su un retroterra così prospero, ho potuto attivare iniziative che hanno trovato larga eco nella stampa locale e nazionale, oltre a continue risposte di disponibilità da parte di enti e privati che ne hanno inteso il messaggio e l'importanza storica. Parte del nostro patrimonio artistico da noi restaurato è stato inserito in grandi mostre come quelle del Donatello a Firenze, del '700 estense a Modena nell'86 e del Carracci a Bologna nel 1987. Purtroppo, non siamo potuti intervenire alla mostra di Guido Reni a Bologna nell'88 con quell'opera stupenda, L'Assunta, commissionata nel 1642 dagli spilambertesi che oggi si ammira a Monaco di Baviera nella Regia Galleria — detta Alte Pinakothek — e che costò 4170,10 lire modenesi. Ciò ha consentito la promozione del nostro paese in un ambito artistico di respiro internazionale, come attestano le centinaia di visitatori

Graziano Giacobazzi (a destra nelle foto) con il professor Benedetto Benedetti, gran maestro della Consorteria dell'aceto balsamico

anche stranieri che vi si recano».

— Che cosa state facendo in questo momento?

«Abbiamo promosso il restauro di un antico organo, da noi scoperto e studiato, capolavoro dei famosi maestri organari ferraresi Cipri, citato per alta rappresentatività nella Enciclopedia Treccani. Da noi è anche venuto, l'anno scorso, il rettore del Louvre, una visita che arrecò notevole lustro al nostro paese».

— «Il Torrione» pubblica anche libri di interesse culturale?

«Dal 1986, da quando ho assunto la responsabilità del Centro culturale, ho fondato un ramo editoriale, denominato El Quatr'Ari (le quattro arie), cioè il crocevia del castello (la croce del castro romano), con lo scopo di pubblicare opere per fare conoscere la cultura, la lingua e la storia locale».

— Anche la Fiat si è interessata, recentemente, alle vostre attività.

«Sì, durante il mese di giugno, in occasione della Fiera di S. Giovanni di Spilamberto, la FiatGeotech ha collaborato con il Centro culturale Il Torrione e la soprintendenza ai Beni Artistici e Storici di Modena e Reggio al restauro di un dipinto di Jacopo Zoboli (1681-1767), un pittore che occupa una posizione notevole nella cultura artistica della nostra terra. Proprio lungo quell'antica via che si chiama Emilia, che unisce tanti valori e che è portatrice di notizie storiche, gastronomiche, antropologiche, industriali, opera la Fiatagri. Ma in questi anni mi sono reso conto che pochissimi conoscono la storia della nostra azienda, che più di ogni altra ha consentito lo sviluppo anche internazionale nel campo trattoristico della Fiat. Per questo ho sentito il dovere di pensare alla formazione di un gruppo con interessi storico-artistici, che si occupi del nostro patrimonio».

v.c.

CONCLUSO LO STATO DI CRISI

Giovedì 28 giugno si è svolto, presso l'Associazione Industriali di Modena, l'incontro tra la Direzione aziendale e le Organizzazioni sindacali previsto nella verifica del 31 maggio scorso a Torino.

L'Azienda ha illustrato la situazione di mercato e ribadito la possibilità di aumentare i volumi produttivi. Ciò ha consentito nelle ultime settimane di procedere da una parte alla ripresa delle assunzioni sia nello stabilimento di Modena che presso l'unità produttiva di Jesi e dall'altra al rientro del personale ancora in cassa integrazione guadagni straordinaria previsto a partire dal 3 luglio.

Si conclude così, con due mesi di anticipo rispetto alla scadenza naturale (31 agosto 1989), lo stato di crisi aziendale iniziato il 9 dicembre 1986.

Come vengono prodotti e scelti i colori delle auto

Visita allo «Style and Color center» di Quattordio che fornisce vernici a tutto il Gruppo Fiat. Capillari sondaggi per capire le preferenze del pubblico. Tessuti sofisticati per gli interni con due requisiti di base: eleganza e resistenza



Liviana Sesia, responsabile dello «Style and Color Center». A destra: i provini di colore sottoposti ai test atmosferici



NELLA FABBRICA DELL'ARCOBALENO

di MARESA FERRUA

Chiaro, scuro, canna di fucile, crystal, quartz. Le sfumature contano poco. L'importante è che sia grigio, il colore preferito, in questi ultimi anni, da milioni di italiani. Non a caso tempo fa girava la «batuta» del concessionario che chiedeva al cliente: «Scusi, di che grigio vuole la macchina?». Scherzi a parte, i meccanismi per cui una tinta diventa di moda e un'altra no, sono legati non tanto all'improvvisazione quanto alle leggi del mercato. Le prime indicazioni sul grado di preferenza dei clienti per una tinta piuttosto che per un'altra provengono, agli uffici marketing e gestione prodotto della Fiat, dagli ordini dei concessionari. Sono soprattutto loro a decidere, a seconda delle richieste degli acquirenti, quante automobili bianche, rosse, grigie o blu devono essere prodotte, e quali colori non incontrano il favore del pubblico. Le informazioni raccolte dal marketing e dalla produzione passano poi al Centro Stile della Fiat, l'ente incaricato di tradurre in colori e tessuti nuovi i desideri del pubblico e ad anticiparne scelte e gusti.

Le Case automobilistiche, oltre alle indicazioni fornite dagli esperti di marketing, seguono molto attentamente la dinamicità della moda e le proposte stagionali degli stilisti dell'«haute couture». I colori delle carrozzerie e dei tessuti per gli interni non traggono più ispirazione dai temi dell'arredamento, del salotto di casa, ma si muovono con le fantasie e gli accostamenti cromatici dei nostri abiti, evitando di norma le bizzarrie.

Missoni, maestro indiscusso del colore nel campo della moda, è da tempo consulente del Centro Stile Fiat. I suggerimenti di Missoni devono, naturalmente, essere poi adattati all'automobile. Un colore che ha una resa su di un tessuto cambia completamente quando deve essere trasferito su lamiera. Non solo. La lucentezza, la brillantezza, la profondità delle tinte è

data soprattutto dal tipo di vernice. Un'auto metallizzata risulta più brillante e più definita rispetto ad una pastello. Ecco perché per le vetture di grossa cilindrata si preferisce il metallizzato. Per la Dedra, sono state impiegate vernici micalizzate, una tecnica adottata fino a ieri solo sulla Thema 8.32.

Vetture più luminose e addirittura cangianti a seconda della posizione di chi guarda e dell'intensità della luce grazie alla mica, un minerale che dà nuove lucentezze e sfumature ai colori. Mentre l'alluminio è una scaglia grigia che scurisce il colore della lamiera, la mica può essere colorata di rosso, blu, verde. Quando è bianca è perlacea e le lamiere assumono colori e tonalità completamente nuovi. C'è poi la mica ad interferenza, quella che cambia colore a seconda dell'inciden-

za della luce: il rosa per esempio può diventare grigio chiaro, e l'avorio arancio.

Che la tendenza sia il micalizzato è confermato anche dallo «Style and Color center» della Ivi-PGG di Quattordio, l'azienda che fornisce vernici a tutto il Gruppo Fiat. «Il nostro Style and Color center — dice la responsabile del centro, Liviana Sesia — è avanti di due anni rispetto a quella che sarà poi la moda. I segnali di tendenza ci vengono dalle proposte degli stilisti dell'haute couture, un mondo al quale rivolgiamo particolare attenzione, anche se l'influenza sull'automobile si vedrà solo dopo tre o quattro anni. In questo momento ci sembra che stia diventando sempre più di moda il verde con tendenze bluastre, tra qualche anno prevediamo il grande boom del violaceo».

Lo «Style and Color center» di Quattordio sforna ogni anno un migliaio di colori nuovi, di cui cento circa destinati al Centro Stile della Fiat. Mille tinte nuove non sono uno scherzo, e oltre all'ingegno e alla fantasia, gli esperti degli effetti cromatici devono ricorrere al computer. «Si comincia con lo studio delle materie prime — continua Liviana Sesia — cioè con i pigmenti che danno la possibilità di fare i colori. Il computer indica la composizione di una determinata tinta e segnala la percentuale di pigmento presente. Dopo una serie di calcoli nasce la ricetta del colore che vogliamo ottenere. A questo punto è compito del laboratorio creare la tinta richiesta. Il metodo è tra i più tradizionali: un tecnico aggiunge o toglie dal classico pentolone tanto pigmento quanto è necessario per realizzare il colore indicato dal calcolatore».

L'impiego delle nuove tecnologie si fa sentire non solo rispetto alle vernici, e quella micalizzata è un esempio, ma anche rispetto ai tessuti.

«Le stoffe utilizzate per gli interni dell'automobile — dicono al Centro Stile Fiat — sono cento volte più sofisticate di quelle delle nostre giacche o dei nostri pantaloni. Sono veri e propri frutti di laboratorio, realizzati per resistere all'abrasione, alla luce, alla temperatura. Gli acrilici si accompagnano alle fibre naturali e i colori si combinano in un panorama di interni dove l'aspetto decorativo non è mai disgiunto da quello tecnico».

Per gli interni, invece, sono di moda i colori uniti e sobrii. Piccoli motivi grafici in un contesto di tinte unite per le vetture del segmento medio e medio alto. Caratterizzazioni più decise e più colorate per le piccole cilindrate. Rimangono i neri e i grigi delle parti funzionali (plancia, volante) perché rimandano alla grafica degli impianti ad alta fedeltà e quindi ad un'idea di tecnologia spinta. Il grigio va molto anche per i sedili e per i pannelli porta. Il colore più nuovo comunque è il turchese, quello futuro il verde tendente al grigio petrolio.

PAESE CHE VAI COLORE CHE TROVI

In Italia l'auto più richiesta è quella grigia (38%), seguita da vicino dalla bianca (18%), incalzata a sua volta dalla rossa (16%) e dalla blu (15%). Non piacciono invece le carrozzerie gialle e verdi, ma anche le marroni e le nere non fanno fare salti di gioia. In Spagna grande boom del bianco (29,8%) e del rosso (22,9%), un certo favore viene raccolto anche dal grigio chiaro (21,3%) e dal blu

(11%). Poco scelti il marrone e il nero. Agli ultimi posti il giallo e il verde. Il bianco (26%) e il rosso (23,8%) sono invece di moda in Inghilterra che invece non apprezza per niente il grigio (6,5%), il verde (2,4%) e meno che mai il giallo (0,3%). Bianco al primo posto anche in Francia (22,6%), seguito dal grigio chiaro (22%) e dal rosso (16,4%). Discreta la preferenza accordata al nero (13,8%) e al

marrone (13,6%); pessime le posizioni del verde e del giallo. In Germania le auto più viste sono rosse (22%) e bianche (20,6%). Piacciono però anche quelle grigie (17,3%) e quelle blu (15,7%). Bassa la richiesta di vetture nere e marroni. I blu chiari (18,5%) e medi (13%) vanno invece molto negli Stati Uniti, seguiti dal rosso e dal grigio. Place poco il bianco, colore preferito dai giapponesi (51%).

PROVE DI DURATA PER LE VERNICI

Non dev'essere solo bella, ma resistente. A qualsiasi tempo. Alla vernice si chiede, oltre alla gradevolezza del colore, soprattutto tenuta. I fattori aggressivi che portano al deterioramento e alla distruzione di un film di vernice sono l'acqua, l'umidità, il calore, l'inquinamento e la salsedine. Prove in laboratorio e nelle stazioni di esposizione all'esterno sono richieste dalle più severe normative mondiali. Lo scopo dei test di laboratorio è di riprodurre artificialmente, in tempi accelerati e in modi controllabili, le aggressioni a cui una superficie verniciata ha la probabilità di essere esposta. L'importante è che i risultati ottenuti siano affidabili. Per esempio, se una vernice resiste bene ad un dato test ma poi non regge nelle normali condizioni d'uso, quella prova non è affidabile; non lo è nemmeno un test troppo severo che distrugge una vernice che invece sfiderà tranquillamente il cattivo

tempo. L'altro requisito importante di un test, è che sia rapportato alle condizioni ambientali in cui il manufatto si troverà ad operare.

Le prove di esposizione naturali si svolgono invece all'aperto, in una serie di stazioni situate in varie parti del mondo accuratamente scelte. La IVI-PPG utilizza 12 stazioni, dall'Equatore

al Circolo Polare, dal livello del mare all'alta montagna. Esse sono collocate in Florida, in Arizona, in Indonesia, in Kenya, in Australia, in Lapponia, in Germania, in Italia (Sicilia, Pie-

monte, Veneto e Valle d'Aosta). «Nel selezionare le località — ci dice Aldo Metello, dell'IVI di Quattordio — si è tenuto conto delle fasce climatiche (macroclima), delle aree climatiche

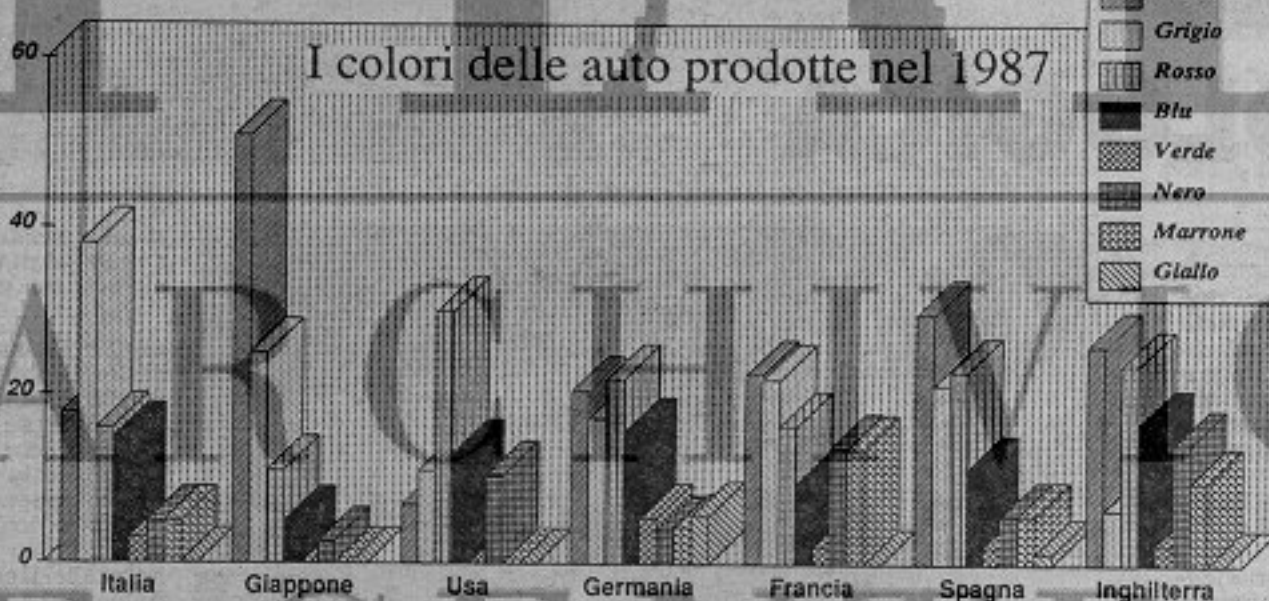
(microclima) e dell'ambiente (microatmosfera). Per esempio, si è rilevato che la zona fredda artica e l'ambiente montano sono i meno

severi, mentre la zona tropicale e l'ambiente urbano-marino sono i più severi per i prodotti vernicianti».

Su tralicci di esposizione vengono collocati centinaia di provini in lamiera e li vengono lasciati per un periodo di tempo che va dai due ai tre anni. Secondo la IVI-PPG, i test più severi, ma anche quelli più affidabili, vengono eseguiti in Florida, in quanto si tratta della località che assomma in misura maggiore delle altre tutti i requisiti di deterioramento di un film di vernice.

Infatti in Florida vi è abbondanza di raggi UV, caldo e secco durante il giorno, freddo umido di notte e altri fattori di deterioramento. I capitoli delle industrie del mondo, tra cui la Fiat, richiedono l'esposizione in Florida.

Una fase della lavorazione nello stabilimento di Quattordio



Proposte d'estate

nuove, divertenti, seducenti, con colori luminosi che portano il pensiero alle vacanze, ai viaggi, alle cerimonie: le trovi alla **FACIT**, nel fantastico mondo della moda, che consente a tutti di fare un passo avanti nel miglioramento della qualità della vita e di sentirsi protagonisti e giovani a tutte le età e nei momenti più belli.

Alla **FACIT** si può vedere, toccare, confrontare, abbinare e provare, tutto con la massima libertà.

Alla **FACIT** è facile arrivare facile circolare, facile risparmiare, facile acquistare a

prezzi d'ingrosso

FACIT

Mercato della Confezione

Via Stampini 46
Via M. Pietà 2
Via S. Donato 3
Via Nizza 368
Corso Spezia 22

Strada S. Mauro 141
Corso Vigevano 26
Via Chiesa Salute 35
Via Monginevro 18

Rivalta - Soledoro
Vrea - Corso Botta 10
Biella - Via Italia 50
Biella - Centro Coop

ed ora anche nel Borgomercato - Cuneo

VIAGGIO NEI MESTIERI CHE CAMBIANO

Tra i robot dall'Alfa Romeo di Pomigliano. «Imparare a lavorare con strumenti d'avanguardia è come vivere un'avventura affascinante», dice il manutentore elettrico **Ciro De Falco** che si definisce «una sentinella del sistema»

COSI' HO VINTO
LA SFIDA
TECNOLOGICA

di GRAZIELLA TETA

I robot Comau si muovono su due linee gemelle parallele. I movimenti sono identici, ipnotici. Ogni robot è isolato da un «recinto» di plexiglass. Ogni recinto è «presidiato» da calcolatori elettronici. Sul pannello si accendono e si spengono una miriade di luci colorate.

Siamo nel reparto automatizzato «Standard» dell'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco (Napoli), dove i robot assemblano le traverse anteriori e i telai posteriori per la Tipo. Il reparto, sorto alla fine dell'87, è il fiore all'occhiello di Pomigliano. Rappresenta l'espressione concreta del «cambiamento»: sotto la spinta dell'innovazione tecnologica si trasformano le professioni. Il «nuovo» ha il sapore della sfida: l'uomo di fronte alla macchina, l'esperienza di fronte al progresso. «Imparare a lavorare con strumenti d'avanguardia, passare dalle operazioni manuali a quelle computerizzate, è come vivere una avventura, affascinante e impegnativa», dice **Ciro De Falco**, 39 anni, manutentore elettrico. Lui la sfida l'ha accettata e vinta. Ecco la sua storia.

«Lavoro all'Alfa da 13 anni, in Manutenzione. Dal settore trattamenti termici sono passato alla meccanica (riparazione trasferte). Gli interventi, in caso di anomalie, erano soprattutto manuali. Nel settore convogliatori le anomalie erano evidenziate dal video a logica cablata. Era un segnale: ho capito che il mio lavoro stava cambiando».

— Quando è avvenuta la svolta definitiva?

«Alla fine dell'87, quando ho partecipato al corso Isvor a Torino».

— Com'è andata?

«Non avevo mai visto prima un computer: mi è sembrato di entrare in un universo sconosciuto, tutto da esplorare. La curiosità e la voglia di apprendere mi hanno stimolato, così sono riuscito a superare i primi momenti di incertezza. In aula s'imparava il funzionamento dei calcolatori, in laboratorio si faceva pratica. Alla Meccanica di Rivalta abbiamo visto al lavoro i computer industriali. Ogni tanto si tornava a Pomigliano per seguire l'allestimento della linea robotizzata e dei computer diagnostici».

— Qual è il suo bilancio dell'esperienza?

«Sono stati sei mesi tutti da ricordare. Una esperienza interessante dal punto di vista professionale e umano. Le mie responsabilità professionali oggi sono aumentate. Forse sono diminuite le ore da dedicare alla famiglia e al tempo libero, ma credo che ne valga la pena».

— Il momento più difficile?



«Più di uno. La paura di non riuscire, ogni tanto riaffiorava. Poi, via via che imparavo, i timori si allontanavano. Temevo il blocco da timidezza: non è arrivato perché ai primi sintomi ho fatto appello alla mia testardaggine».

— Il ricordo più bello?

«E' legato ad un momento di crisi. Ero appena ritornato a Pomigliano. Le linee robotizzate erano state installate da poco. Avevo preparato il programma di diagnosi con cura. Ma il computer niente, non voleva funzionare. Aspetto dieci minuti imprecando. Ci riprovo: tutto ok. In quel momento ho capito cosa significa la sfida uomo-macchina. Alla fine, i tecnici Comau mi hanno fatto i complimenti. Difficile descrivere la soddisfazione che ho provato. Mi piace anche ricordare un altro episodio: una stazione era andata in avaria e due pezzi si erano scontrati. Abbiamo sistemato meccanicamente la posizione. Poi bisognava correggere il programma computerizzato. Ho ridefinito i punti della traiettoria e delle posizioni fisse. Ho inserito i dati nel terminale di pro-

grammazione e, non volevo crederci, ho azzeccato al primo tentativo».

De Falco ci mostra il funzionamento delle due linee parallele. Sono divise a «zone», ciascuna delle quali è controllata da un calcolatore IGD (Industrial Graphic Diagnostic). Alle estremità «lavorano» i robot addetti all'assemblaggio delle traverse e dei telai. Al centro vengono raggruppati i particolari finiti che andranno a Cassino. I pezzi vengono caricati sulla linea e trasferiti da una stazione all'altra mediante trasportatori automatici. In ciascuna zona i robot eseguono una operazione di assemblaggio. Seguono la verniciatura, l'asclugatura, e lo scarico dei pezzi. De Falco ci mostra la sua «postazione», situata all'inizio della lavorazione delle traverse, accanto ai robot manipolatori e saldatori.

— Qual è il suo ruolo?

«Il manutentore è una sorta di sentinella del sistema: dev'essere pronto a cogliere i segnali anomali, a garanzia dell'efficienza degli impianti».

— Come è cambiato il suo lavoro con le nuove tecnologie?

«Fino a qualche anno fa, i ferri del

Reparto Standard di Pomigliano: **Ciro De Falco** in due momenti della sua giornata, tra computer e robot

mestiere stavano in una valigetta: il tester, la pinza amperometrica, il cacciavite. Ora mi sento uno specialista manutentore che dispone di maggiori e più precisi strumenti di diagnosi. Ecco: questo è l'IGD, il mio inseparabile compagno di lavoro».

— Come funziona?

«Sul video vengono visualizzate le anomalie. Il computer segnala la pagina dove si è verificato, per esempio, il funzionamento difettoso di un pezzo. Seguono le operazioni di controllo e i necessari interventi. Questo sistema rappresenta un importante miglioramento della diagnosi. Prima, infatti, per localizzare il guasto si procedeva per tentativi. Oggi gli interventi sono mirati e, quindi, più efficaci e veloci».

— In che cosa, professionalmente, si sente cambiato?

«La sensibilità necessaria per svolgere bene questo lavoro si acquisisce solo con l'esperienza. Certo, la preparazione tecnica è fondamentale, ma ci vuole anche una certa predisposizione. Bisogna muoversi con sicurezza e intervenire al momento giusto. A volte si deve prendere una decisione in pochi minuti e non si può sbagliare».

— Come si possono ridurre al minimo i rischi di anomalie?

«Con la manutenzione preventiva. L'obiettivo è quello di limitare gli interventi straordinari, garantendo una continuità di funzionamento delle linee e, quindi, una alta produttività. Anche per questo, i sistemi avanzati di diagnosi sono importanti».

— E' un lavoro d'équipe?

«Certo, i manutentori svolgono una supervisione specialistica, presidiano il sistema e intervengono in caso di necessità. Collaborano di continuo con i conduttori, che si occupano della manutenzione di primo livello. L'obiettivo è comune. Può anche accadere di ricorrere a un palliativo per non fermare la produzione, poi si lavora di notte per l'intervento definitivo».

— Sono mutati i rapporti con la produzione?

«Direi che sono migliorati, perché la macchina segnala in quale settore bisogna operare rendendo gli interventi più tempestivi e precisi».

Mentre parliamo, si alza un sibilo. Lampeggia una luce rossa. Il quadro comandi dell'IGD segnala un'anomalia. Conduttori e manutentori scattano insieme: si è rotto il tubo dell'aria di un robot. In meno di cinque minuti viene sostituito con uno provvisorio. La luce torna verde. «Per non fermare la linea — spiega De Falco — effettueremo l'intervento definitivo all'ultima operazione».

I FIGLI, IL GIARDINO LE GITE SULLA COSTA

Per oggi la giornata lavorativa di **Ciro De Falco** è finita. Ha fatto il primo turno. Esce dallo stabilimento e si avvia verso casa, nella zona vecchia di Pomi-
gliano dove i campi hanno lasciato il posto alle villette. Ha appena varcato la soglia e già le figlie, **Vincenza**, 14 anni, e **Raffaella** di 12, corrono ad abbracciarlo. E parte una sfilza di domande: «Come è andata oggi, papà? Sei stanco? Stasera ci porti al cinema?». E lui: «Piano, piano. Una cosa per volta. E la mamma?». Mamma **Maria** esce sul terrazzo e fa segno di parlare sottovoce. «La piccola dorme, non svegliatela», dice. La piccola è **Silvia**, 21 mesi.

Ciro e Maria sono sposati da 15 anni: «Era destino — confida Maria con un sorriso — ci conosciamo sin da bambini, abitavamo in case vicine». E **Ciro**: «Le promettevo sempre: vedrai Maria, appena diventerai grande ti sposo». «Non sapevo che avrei dovuto dividerlo con il lavoro — aggiunge lei —: passa più tempo in stabilimento che con noi».



Ciro De Falco con la figlia minore, **Silvia**. A sinistra, la famiglia al completo, sul terrazzo di casa

— E il «nuovo» lavoro, come è stato avvertito in famiglia?

«All'inizio non è stato facile — dice la signora **Maria** —. Ricordo che la nostra terza figlia è nata di sabato e il giorno dopo **Ciro** è partito per Torino. Non eravamo mai stati lontani prima di allora. Mi sono trovata a badare alla piccola e alle altre due figlie che hanno dovuto imparare presto ad aiutarmi nelle faccende di casa. **Ciro** mi telefonava tutte le sere. Mi raccontava del

corso, dei colleghi, delle cose nuove che imparava, di Torino. Gli piaceva la città ordinata, era affascinato dal **Valentino** e dal Museo dell'Automobile. Quando è tornato — continua — parlava di floppy, di byte e di altre stranezze che ci facevano sorridere. Passava la sera sui libri. Diceva alle figlie: per avere qualcosa nella vita bisogna faticare. Aveva ragione».

— E adesso?

Risponde **Ciro**: «Continuo a leggere, a infor-

marmi. Aggiornarsi è importante. Le tecnologie si evolvono in fretta e bisogna stare al passo».

Si è svegliata **Silvia**. Sbucca sul terrazzo e si arrampica sulle ginocchia di papà. Le sorelle la guardano con tenerezza, poi riprendono a fare i compiti.

— E voi lo sapete che lavoro fa vostro padre?

Vincenza e **Raffaella** alzano gli occhi dal quaderno e si guardano un po' perplesse. **Vincenza** tenta una risposta: «Lavora con i computer. E

noi siamo contente perché ci aiuta a fare i compiti di matematica».

Vincenza, che quest'anno ha terminato le scuole medie, si iscriverà alle Magistrali. **Raffaella**, ha finito la prima media, è già pensa di iscriversi al liceo artistico. Mamma e papà sorridono: «Per fortuna, a loro piace studiare. Speriamo che la piccola segua il loro esempio». Per ora, matite e fogli di carta sono per **Silvia** solo un bel gioco. «E un modo per fare qualche di-

spetto alle sorelle.

— E il tempo libero?

«Lo trascorriamo tutti insieme: le compere, il giardino, le gite sulla costa».

— Napoli?

«Ci andiamo poco, è una città caotica. Noi stiamo bene nei piccoli centri, la vita è più tranquilla».

Il sole è sceso. E' ora di cena. «Apparecchiamo fuori?». «Sì, ma alla cena stavolta ci penso io», propone **Ciro**. La sua specialità sono gli spaghetti con il ragù.

La fortuna in un click, alla «città delle foto»

Automobili, pellicce, crociere, ciclomotori: 300 premi in palio alla «Grande Marvin», nel concorso dell'estate

Scatta, sviluppa, vinci: lo slogan del nuovo concorso a premi della Grande Marvin di Torino, di p.zza Lagrange 45, già soprannominata «La città delle foto», parafrasa il «Veni, vidi, vici» di Giulio Cesare, la famosa frase pronunciata al ritorno dai trionfi militari nelle province dell'Impero Romano. E così come Giulio Cesare ha segnato, oltrepassando il Rubicone, l'apice del suo trionfo, i clienti Marvin attraversando il fiume Po o la Dora, secondo le direttive di arrivo, possono venire a visitare la più completa esposizione di fotocamere, videoregistratori, telecamere, hi-fi, tv-color, computers ma anche di occhiali da sole e da vista, di tutta Italia.

E possono, fino al 15 settembre, vincere, come dicono i manifesti presenti in tutto il Piemonte e Liguria, «una Y 10 e altri 299 fantastici premi» acquistando o sviluppando una sola pellicola. E sulla vettura di questo eccezionale monte premi, spicca una Lancia Y 10, della concessionaria Autogrup di Torino.

(Nella foto: la pellicola che indosserà la fortunata vincitrice)

no, modello Fire IE, iniezione elettronica, full optional, verde metallizzata, con gli interni in alcantara, il tettuccio apribile, il volante in legno, e completa di polizza assicurativa della Cicanese Insurance Brokers.

Un'auto del tutto particolare e personalizzata, e che, come dice la pubblicità, «piace alla gente che piace». Utile al capo famiglia, che ha bisogno di un'auto compatta e scattante, alla moglie per le commissioni in centro, al figlio per fare bella figura con gli amici.

Il secondo premio è il «Desiderio» per antonomasia delle mogli e di tutte le donne in genere: una pellicola di castore della ditta Andrea Lavagna di via S. Quintino 43 a Torino.

Il terzo premio è una crociera nel Mediterraneo a bordo della nave Eugenio Costa, in un periodo a scelta, ed il quarto consiste in un ciclomotore Piaggio. E poi ancora un antifurto completo per casa, una bicicletta mountain bike, fotocamera Yashica, Chinon, Kodak, ed altro per un totale di 300 premi.

Tutto questo per chi acquista nel periodo 1° luglio - 15 settembre anche soltanto una pellicola oppure sviluppa e stampa un rullino presso Grande Marvin.

La Dea bendata si nasconde, dunque, in uno dei rullini che uscirà quest'estate in vacanza, ma solo se sono stati acquistati o sviluppati presso la Grande Marvin.

Più sono le pellicole acquistate o sviluppate, maggiori saranno le probabilità di vincere, perché la Grande Marvin consegnerà un biglietto per ogni singola pellicola venduta o sviluppata.

Ma le sorprese della grande azienda torinese non finiscono qui: sempre a proposito di pellicole, fare il pieno da Grande Marvin non

può essere solo «vincente» ma, anche, alquanto conveniente. E' successo a molte persone, compreso l'autore di questo articolo, di trovarsi in giro per il mondo o in alcune località di villeggiatura in Italia, e di rimanere senza pellicola per la fotocamera.

Le esperienze in questo caso sono spesso amare.

«L'anno scorso a Capri», ha dichiarato un cliente di Grande Marvin, «ho dovuto acquistare una pellicola a colori, pagandola più del listino: quasi il triplo di quanto l'avrei pagata a Torino da Grande Marvin».

E per queste vacanze la direzione commerciale del maxi negozio di p.zza Lagrange ha formulato offerte promozionali davvero convenienti, riservate ai dipendenti e loro familiari, pensionati e aziende collegate Fiat. I prezzi sono mediamente scontati dal listino delle case dal 35% al 40%.

Ad esempio: la pellicola a colori Scotch 135/12 pose viene venduta a L. 2.650. La 24 pose a 4.560 lire, che con l'offerta «compr 3 paghi 2» in effetti costa solo L. 3.040. Le 36 pose costano 5.415 lire, che sempre con il «tre per due» diventano 3.610 lire. La dispositivo Scotch da 36 pose è offerta a 4.950 lire. Elena Costa, la responsabile del reparto pellicole, soprannominata dai clienti «la signora delle pellicole», parafrasando il titolo del famoso romanzo «La signora delle Camelie», consiglia a tutti l'offerta della Fuji, la famosa marca giapponese, sponsor dei mondiali di calcio del prossimo anno.

In occasione di tale avvenimento la Grande Marvin, in collaborazione con i dirigenti della casa giapponese, ha preparato un «kit» comprendente 2 pellicole 135/24 a

colori più 2 pellicole sempre a colori da 36 pose, (con l'omaggio del distintivo raffigurante la mascotte dei mondiali da mettere sulla giacca) a sole 20.400 lire.

«A proposito dei mondiali di calcio», ricorda la sorridente e simpatica Elena, «per i dipendenti Fiat le videocassette da registrare, qui da noi, costano veramente poco! Due pezzi delle VHS 120 vengono venduti a L. 9.300, cioè 4.650 caduna, mentre la 180 minuti L. 11.200, cioè solo 5.600 lire».

E sono veramente poco, come può constatare chi si prende la briga di girare in altri negozi che espongono prezzi di almeno il doppio.

Il Dott. Beraggio, direttore vendite del mega-negozio di p.zza Lagrange, ci tiene a precisare che, oltre a questi prezzi ed al concorso a premi, continuano ad essere a disposizione della clientela gli ormai fa-

mosi regali della Marvin.

«Acquistando 10 pezzi assortiti dice Beraggio, «tra pellicole, cassette audio e video, il nostro cliente ha diritto a ricevere in regalo una bellissima borsa sportiva che ormai si vede un po' dappertutto, all'uscita dei ragazzi da scuola, al mercato o nei negozi per riporre gli acquisti, in montagna, sulla spiaggia».

Dunque se è sconsigliabile, soprattutto per i dipendenti Fiat, non acquistare le pellicole di Grande Marvin per i prezzi super scontati, per i regali e «ricchia» di portare a casa una Y 10, lo stesso discorso vale ancora di più per lo sviluppo e la stampa delle pellicole.

Il sig. Roberto, caporeparto di questo settore, spiega perché conviene andare a sviluppare le foto da Marvin. «La qualità delle foto sviluppate e stampate dal nostro laboratorio è

decisamente superiore alla media. I tempi di lavorazione sono molto rapidi, anche dal mattino al pomeriggio. Siamo gli unici a regalare, insieme ad ogni rullino, un grande album con i fogli protettivi in plastica adesiva trasparente in modo da mantenere i colori inalterati nel tempo e raccogliere le fotografie in maniera sistematica ed ordinata.

I dipendenti Fiat, società collegate, ed i loro familiari, fruiscono inoltre di uno sconto dal listino che è del 25%. E poi, conclude Roberto, in questo periodo, per ogni rullino sviluppato, si può partecipare al concorso a premi e vincere magari la Y 10».

Sono questi alcuni dei motivi per i quali è stato scritto che «la Grande Marvin conferma, ancora una volta, la propria leadership di mercato non solo in Piemonte ma in tutta Italia, con una politica commerciale sempre più aggressiva e dinamica».

Marco Conti



(Nella foto: la Y 10 in palio da Grande Marvin per acquisti di pellicole o sviluppo di un rullino)

Il telefono in auto, da status symbol a strumento di lavoro (nella foto il radiomobile «Ulisse» della Telettra). In basso, Syncom 2, lanciato nel 1963, fu il primo satellite per telecomunicazioni in orbita geostazionaria

Le comunicazioni via satellite sono solo un esempio delle nuove applicazioni. Oggi si può chiamare casa o l'ufficio da un Jumbo in volo a dodicimila metri. Presto anche i treni saranno dotati dello stesso servizio. In Italia sono circa quarantamila gli utenti del «radiomobile»

C'E' UN TELEFONO NEL NOSTRO FUTURO

di GIANCARLO ROLFO

A 12 mila metri di quota, mentre il «747» vola a 900 chilometri l'ora, il passeggero sta parlando al telefono con il suo ufficio. Terminata la comunicazione e riagganciata la cornetta ritirerà la sua carta di credito. La telefonata sarà addebitata automaticamente sul suo conto. Questa scena non è frutto dell'immaginazione: il telefono sugli aerei di linea è una realtà. Alcune compagnie aeree hanno già iniziato a dotare i propri Jumbo di apparecchi telefonici che impiegano la rete di satelliti «Inmarsat» per comunicare con tutto il mondo.

Il telefono via satellite è solo un esempio di come il crescente bisogno di comunicare spinga la tecnica a superare ogni ostacolo. Alle soglie del Duemila non è concepibile restare, sia pure temporaneamente, nell'impossibilità di trasmettere e di ricevere messaggi. Presto anche i treni avranno telefoni pubblici (la Telettra ha sviluppato un sistema di trasmissione telefonica che impiega la stessa linea elettrica), mentre il telefono in auto ha raggiunto in molti Paesi una grande diffusione. In Italia sono circa quarantamila gli utenti del «servizio radiomobile», così la Sip chiama il telefono su quattro ruote, e il loro numero è in continua ascesa.

Sino alla fine del 1985 il telefono in macchina era soprattutto uno status symbol: costoso, complicato e, soprattutto, «dimezzato». Si poteva chiamare, infatti, ma non ricevere le telefonate. Poi, con l'introduzione del sistema «cellulare» (il territorio è suddiviso in tante celle, che impiegano diverse frequenze) le cose sono cambiate. Gli apparecchi, più piccoli e leggeri, funzionano esattamente come il telefono

di casa. Il segreto è nella rete, controllata da una serie di computer, che permette di rintracciare il radiomobile ovunque si trovi e di passargli la chiamata. E' sempre un computer a seguire gli spostamenti della vettura, passando la telefonata da una cella all'altra, con un cambio automatico di frequenza, del quale l'utente non ha la percezione.

Il boom del radiomobile ne ha ridotto i costi, anche se questi sono ancora alti. Il futuro siste-

ma cellulare paneuropeo, di tipo digitale, assorbirà un numero elevato di utenti. Si può immaginare allora un'ulteriore diminuzione dei prezzi degli apparati e dei canoni d'abbonamento. Le caratteristiche tecniche di questo sistema permetteranno la costruzione di telefoni portatili, così compatti e leggeri per poterli infilare nella borsetta. Anche qui non stiamo parlando di un lontano futuro, ma dei prossimi anni Novanta.

Abbiamo parlato del telefono come di un mezzo che serve a por-

tare lontano la nostra voce: è lo scopo per cui è nato il telefono. Da qualche anno, però, attraverso la rete telefonica «dialogano» i computer, si consultano banche dati, si inviano i documenti in fax-simile. E' la telematica, con le infinite nuove possibilità che nascono dall'abbinamento del telefono con il computer. Si possono prenotare biglietti aerei, compiere operazioni bancarie, fare ordinazioni e acquisti senza uscire di casa, attraverso il telefono e un semplice «home-computer». Nei negozi si può pagare

trasferendo il denaro «elettronicamente» dal proprio conto corrente: basta la tessera del «Bancomat», un apparecchietto collegato al telefono e, ovviamente, il proprio codice segreto.

Siamo ancora agli inizi. Tra qualche anno la telematica si diffonderà in modo capillare e cambierà il nostro modo di vivere. La teleconferenza, per esempio, risparmierà molti viaggi di lavoro, mentre la posta elettronica renderà immediata la comunicazione di testi. Il telefono del Duemila, insomma,

non sarà soltanto «la tua voce», ma uno strumento di comunicazione «totale».

Il futuro del telefono è legato alla «rivoluzione» delle reti. Il primo passo è costituito dalle reti digitali che, in tutto il mondo, stanno sostituendo quelle tradizionali, di tipo analogico. Anziché un segnale continuo, si inviano dei «pacchetti» di segnali in codice binario, lo stesso linguaggio del computer. Il secondo è la realizzazione di centrali di commutazione «intelligenti», capaci di sfruttare le linee disponibili in modo flessibile. Questo vuol dire, per esempio, che se sono intasate le linee tra Torino e Milano, il computer potrà inoltrare una comunicazione via Parigi o via Roma, a seconda della situazione del traffico.

Cambia anche il mezzo di trasmissione. A partire dagli anni Sessanta i satelliti hanno iniziato a sostituire i cavi sottomarini. Oggi il tradizionale cavo ha un nuovo rivale: la fibra ottica. Anziché inviare elettroni lungo un filo di rame, si inviano fotoni, cioè particelle di luce, entro un filo flessibile di vetro, sottile come un capello. Il segnale è costituito da una serie di impulsi luminosi, emessi da un laser. Con opportune tecniche di miscelazione dei segnali è possibile inviare moltissime comunicazioni su una sola fibra.

La tecnica presenta numerosi vantaggi: un piccolo fascio di fibre sostituisce enormi cavi coassiali e non richiede apparecchiature di amplificazione del segnale ogni pochi chilometri. Inoltre il segnale ottico non è soggetto a interferenze e a disturbi. Soprattutto rende possibile la trasmissione di un grande numero di informazioni in breve tempo: quella dell'intera Enciclopedia Britannica può avvenire in meno di due secondi.

I PRIMATI DELLA TELETTRA

Nel settore delle telecomunicazioni operano aziende ad alta tecnologia, capaci di fornire i prodotti avanzati richiesti da un mercato in rapida evoluzione. Tra queste la Telettra che, proprio in questi giorni, ha festeggiato nello stabilimento di Trieste la produzione del milionesimo filtro meccanico. Erano presenti l'amministratore delegato Raffaele Palieri, il direttore generale Guido Vannucchi e Virgilio Floriani, fondatore e presidente onorario della società, insieme alle autorità locali.

Il filtro meccanico è un dispositivo impiegato per incanalare più telefonate sulla stessa linea, assegnando a ciascuna una frequenza diversa. Progettato nel 1976, per sostituire i più ingombranti filtri a condensatore nelle reti telefoniche analogiche, richiede lavorazioni di alta precisione, con un'accuratezza dell'ordine del millesimo di millimetro. Oggi la tecnica è orientata verso la trasmissione digitale e la Telettra ha imboccato tra i primi questa nuova strada, ma i filtri meccanici sono ancora richiesti per le reti di tipo analogico. In un settore d'avanguardia come quello delle telecomunicazioni, la longevità di questo dispositivo dimostra la bontà del progetto. Dal 1978 il filtro è prodotto a Trieste, uno stabilimento che venne avviato nel 1970 e fu il primo insediamento industriale della Telettra al di fuori dell'area milanese. Oggi conta 532 dipendenti (in origine erano meno di 200) e la superficie coperta è passata da seimila a 17 mila metri quadrati.

La Telettra, fondata a Milano nel 1946, ha raggiunto, in un mercato fortemente competitivo, il sesto posto nella graduatoria dei produttori mondiali di sistemi di trasmissione. Ha stabilimenti in Italia, Spagna, Norvegia, Messico, Argentina, e metà del suo fatturato è realizzato all'estero.

Sin dalle origini l'azienda ha puntato sull'innovazione e la sua storia è una lunga serie di successi, dai primi ponti radio a microonde all'impiego di tecnologie d'avanguardia per l'elettronica, il «cuore» delle moderne telecomunicazioni. I



Guido Vannucchi

laboratori sono stati tra i primi a sperimentare i semiconduttori all'arseniuro di gallio, oltre due volte e mezzo più veloci di quelli al silicio. E oggi sono tra i pochi e i soli in Italia a produrli. Nel campo delle telecomunicazioni il progresso è rapido: per essere all'avanguardia, la Telettra destina alla ricerca il dieci per cento del suo fatturato.

Nel corso della manifestazione Raffaele Palieri non si è sottratto alla raffica di domande dei giornalisti. L'amministratore delegato della Telettra, a conferma dell'ottimo andamento dell'azienda, ha annunciato di prevedere per l'anno in corso un fatturato di ben 1600 miliardi. Oltre 500 miliardi in più rispetto al 1988. «La crescita — ha spiegato — è legata agli investimenti destinati al rinnovamento delle reti in Italia e in Spagna. Si tratta di Paesi nei quali abbiamo una presenza significativa e che investono di più perché stanno recuperando un ritardo nello sviluppo tecnico».

SI CHIAMA «PIL» MA CHE COS'È?

di SERGIO RICOSSA

L'anno scorso, in Italia, il prodotto interno lordo, o brevemente pil, è stato di 1.078.863 miliardi di lire. E' una cifra astronomica priva di senso comune. Più interessante è sapere che tale cifra risulta cresciuta del 3,9 per cento rispetto al 1987 (in termini reali, tolta via l'inflazione). Ma né il valore assoluto del pil né il suo incremento da un anno all'altro sono dati che garantiscono un equivalente benessere della popolazione.

Intanto, sappiamo che il pil comprende gli ammortamenti, che non sono un guadagno, ma sono anzi una produzione destinata semplicemente a colmare una perdita: la perdita dovuta all'invecchiamento e al logorio delle macchine, degli impianti, degli edifici, eccetera. Inoltre, il pil comprende le imposte indirette, perché valuta i prodotti al prezzo di vendita, che è gravato da tasse come l'Iva. Dedotti gli ammortamenti, dedotte le imposte indirette, si scende molto sotto il livello di un milione di miliardi di lire. La parte del pil rappresentata dai redditi da lavoro dipendente, cioè dai salari e dagli stipendi, è appena di 489.447 miliardi di lire, meno della metà del pil. La parte dei profitti non è ufficialmente nota, ma è di certo assai inferiore a quella dei salari.

Il pil non misura la ricchezza disponibile per il benessere degli italiani anche per un altro motivo. Una parte di ciò che noi produciamo non lo teniamo per noi, ma lo vendiamo all'estero, lo esportiamo. Nel 1988 le nostre esportazioni sono ammontate a 194.880 miliardi di lire. In compenso, abbiamo comperato all'estero o importato per 199.579 miliardi di lire. Questo vuol dire che il commercio con l'estero, tutto considerato, ha un po' accresciuto la nostra disponibilità di merci e servizi, perché abbiamo fatto entrare più beni di quanti ne abbiamo fatto uscire.

Una ulteriore considerazione da farsi è che non tutti i beni contribuiscono nel medesimo modo al benessere di chi li possiede. Bisogna distinguere tra beni di consumo, che a quel benessere contribuiscono in modo diretto, e beni di investimento, che vi contribuiscono solo indirettamente.

Tipici beni di consumo sono il pane, la carne, i vestiti che portiamo, tutte

le varie comodità della vita. I beni di investimento sono invece gli strumenti di produzione, le macchine nelle fabbriche, le fabbriche stesse. Nell'immediato, il nostro benessere dipende esclusivamente dai beni di consumo, che nel 1988 abbiamo prodotto per 853.251 miliardi di lire. Però, senza i beni di investimento non potremmo continuare a produrre i beni di consumo. Perciò una parte della capacità produttiva della nazione va «risparmiata», ossia non va impiegata per ottenere beni di consumo; va riservata ai beni di investimento, il cui valore della nuova produzione nel 1988 è stato di 214.571 miliardi di lire.

All'interno della categoria dei beni di consumo si separano poi i beni di consumo privati da quelli collettivi. La separazione è importante, per la

ragione che vedremo. I beni di consumo privati sono prodotti dalle imprese e venduti sul mercato: se non fossero beni utili non troverebbero acquirenti, perché nessuno è obbligato a comperarli. I beni di consumo collettivi, al contrario, sono prodotti dalla pubblica amministrazione e non passano attraverso il mercato. Facciamo il solito esempio: l'illuminazione pubblica non è pagata dai nottambuli secondo la misura in cui ne usufruiscono. Sarebbe impossibile fermare ogni sera i nottambuli nelle vie e nelle piazze delle città, per chieder loro il prezzo dell'illuminazione. Questo prezzo vien fatto pagare con un'altra procedura, chiedendo a tutti i contribuenti, che escano o no di notte, di versare le imposte e le tasse stabilite per legge.

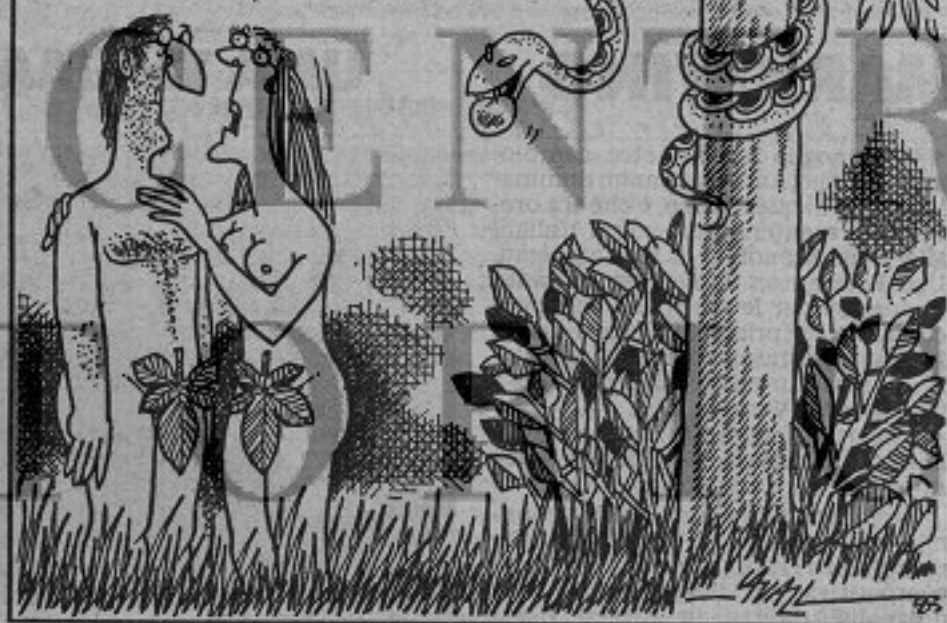
Si intuisce, allora, che i beni di con-

sumo collettivi, non potendo entrare nel pil al prezzo di mercato, vi entrano al costo di produzione. Più costano e più ingrossano il pil, anche se, per ipotesi, sono beni poco utili alla gente, che è costretta a pagarli. Se, sempre per ipotesi, immaginiamo che in una nazione cresce la burocrazia statale, e questa burocrazia è inefficiente, provocando così uno sciupio di risorse produttive, il pil aumenta anziché diminuire. Infatti il pil registra i salari e gli stipendi di quei burocrati, senza preoccuparsi se costoro lavorano bene o lavorano male.

Dunque, vi sono artifici per fare aumentare il pil senza un corrispondente aumento del benessere nazionale. Conviene ricordarsene quando si leggono le statistiche relative al progresso di una nazione, o quando si confrontano due nazioni diverse. Parlando in generale, il pil fa sembrare i paesi ricchi più ricchi di quanto sono in realtà, e i paesi poveri più poveri del vero. Le cause del fenomeno sono molte, e una di esse è proprio che i paesi ricchi e moderni hanno di solito un settore pubblico più ampio, il cui costo sale rapidamente (si pensi all'importanza dei sistemi di assistenza e previdenza sociale in quei paesi). La causa principale è tuttavia che, con lo sviluppo economico, la vita si fa più complessa, e la complessità è un onere. La stessa mela, che nelle economie rurali basta staccare dall'albero per mangiarla, nelle economie industriali deve essere trasportata in città, conservata in frigorifero, passata da un intermediario commerciale all'altro.

Il risultato è che la mela «cittadina», non più saporita della mela di campagna, richiede prima del consumo un maggior numero di operazioni produttive, le quali ingrossano il pil senza ingrossare il nostro benessere. Pertanto, se è pacifico che gli italiani vivono in media assai meglio di una volta, o anche assai meglio di molte popolazioni africane o asiatiche, è difficile dire esattamente quanto meglio essi vivono. Il pil fornisce risposte, a questo interrogativo, ma sono risposte convenzionali, da esaminare criticamente. Gli economisti stanno studiando misure più attendibili del benessere nazionale: vi sono diverse proposte sul tappeto, e il dibattito è aperto, ma le difficoltà da superare sono parecchie, e per il momento dobbiamo contentarci del pil.

-DECIDIAMO PER IL
PECCATO ORIGINALE
O ASPETTIAMO CHE
LA MELA PASSI DI
SERPENTE IN SERPENTE
SECONDO LE REGOLE
DEL PIL?



DALL'ITALIA E DAL MONDO

● In aprile il tasso annuo di inflazione della Cee ha registrato il più alto incremento degli ultimi 3 anni, raggiungendo il 5,3 per cento. L'indice europeo è stato influenzato dall'aumento del 1,8 per cento in Gran Bretagna, il tasso più alto dei dodici. A maggio, invece, l'inflazione è ripartita in Germania, dove il tasso ha superato, per la prima volta da cinque anni a questa parte, la soglia del tre per cento annuo. Aumenti che possono preoccupare, ma che sono ridicoli, però, se confrontati con l'incredibile tasso annuo di inflazione del Brasile, che è pari al mille per cento. Un caso emblematico, il Brasile, dove si vive senza sapere, oggi, quale sarà, domani, il prezzo del pane!

● Rischia di crollare uno degli ultimi «miti» economici vanto degli italiani: la propensione al risparmio. L'italiano risparmia sempre di meno, dal 28 per cento del reddito nazionale degli Anni 60 si è passati al 20,9 per cento dell'88, senza contare che stanno esplodendo le forme di credito personale. Ma se Atene piange, Sparta non ride. In questi anni, infatti, anche il settore statale ha registrato un risparmio negativo: depurando i dati dall'effetto dell'inflazione, la quota sul reddito del risparmio pubblico è scivolata da un valore positivo di quasi tre punti nei primi Anni Ottanta, ad un dato negativo di circa due

punti. In Italia, dunque, lo Stato si sta mangiando i suoi averi mentre negli altri Paesi industriali, superato lo choc petrolifero, il risparmio pubblico è tornato su valori positivi.

● Il valore dell'evasione fiscale nel 1989 ammonta a 100 mila miliardi. Addirittura, l'evasione stimata dall'epoca della riforma fiscale ad oggi, è pari al debito dello Stato italiano, un milione e 100 mila miliardi. E' giustificabile quindi che in questi ultimi anni si siano intensificati i controlli fiscali. Nell'88, ad esempio, sono stati fatti ben 318 mila controlli per un ammontare complessivo di 18 mila miliardi di imponibile non

dichiarato e 4-5 mila miliardi di imposte non esatte. Ma è invece un po' meno giustificabile che lo Stato, «mal distribuito» i moduli 740, abbia dimostrato di non saper organizzare con efficienza proprio quel servizio, la riscossione dei mezzi finanziari necessari al suo funzionamento, di cui lo Stato stesso ha maggior bisogno.

● Nel Nord Italia sta nascendo la disoccupazione «di lusso». A Milano nessuno cerca più un lavoro per mangiare, ci sono in altre parole meno disoccupati disposti ad occupare i posti vuoti nell'industria, lasciando libero il campo a chi ha esigenze più mode-

ste. Si va dunque verso una fase nuova del mondo del lavoro: dopo la caccia agli ingegneri, l'industria italiana dovrà fare altrettanto anche nei confronti degli operai? Oggi, soprattutto in Lombardia, si registrano i primi sintomi di una tendenza che potrebbe portare ad una nuova immigrazione massiccia al Nord.

● In Europa l'Italia è seconda solo alla Germania nelle relazioni commerciali con la Cina. Il nostro Paese infatti copre il 3 per cento delle importazioni globali della Cina, e gli scambi commerciali hanno raggiunto, l'anno scorso, i 3600 miliardi, contro i 2700 dell'anno prece-

dente, con un aumento del «made in Italy» del 21 per cento. Ma essendoci un parallelo «boom» delle importazioni dalla Cina, salite del 41 per cento, il saldo dell'interscambio è risultato negativo per l'Italia per 160 miliardi.

● E' il presidente della Walt Disney l'uomo meglio stipendiato d'America: Mike Eisner guadagna 12 mila dollari l'ora, quasi 16 milioni di lire. Non è nemmeno paragonabile a quanto percepisce George Bush, che incassa «solo» 73 dollari all'ora. Secondo i dati di «Usa Today», solo uno dei dieci uomini meglio pagati nell'87 compare anche nella lista '88: è il presidente della fabbrica di scarpe sportive «Reebok», Paul Fireman.

Alberto Custodero

TRENT'ANNI DI FEDELTA'

Il 22 giugno scorso sono stati premiati, per i trent'anni di servizio in Fiat, quindici dipendenti della Capogruppo e di altre Società ad essa collegate. La consegna dei premi di fedeltà, avvenuta nella Foresteria della sede centrale di Corso Marconi 10, alla presenza dei massimi responsabili del Gruppo, è stata preceduta da un breve discorso introduttivo di Cesare Romiti, amministratore delegato della Fiat, che ha sottolineato il prezioso contributo di migliaia di uomini e della loro professionalità al raggiungimento dei positivi risultati degli ultimi anni.

«In particolare — ha aggiunto Romiti — l'Azienda gode oggi di ottima salute sia patrimoniale che finanziaria e con un grado di redditività tra i migliori del mondo è pronta all'appuntamento europeo. Sarebbe un grave errore abbassare la guardia in un momento così importante per le scelte future della Fiat».



E' quindi seguita la consegna delle targhe premio che sono andate al seguente gruppo di dipendenti: Lidia Banfo Corongiu (Affari generali), Carla Bava (Amministrazione), Giuseppe Centaro (Sviluppo coordinamento e controllo), Giorgio Goletto

(Amministrazione), Emanuele Marlinat (Sviluppo coordinamento e controllo), Giorgio Massenz (Amministrazione), Mario Pestelli (Relazioni esterne), Marino Tervasio (Ispettorato), Marcello Giordani (Consorzio aeromobili

Fiat), Piero Ponsetto (Consorzio aeromobili Fiat), Margherita Bonetto (Eco S.p.A.), Emilio Melli (Palazzo Grassi), Umberto Rosa (Socin biomedica S.p.A.), Pier Luigi Ferrari (Teksid S.p.A.), Livio Montefameglio (Weber S.p.A.).



Le cerimonie a Mirafiori (sopra) e alla Capogruppo

PREMIO DI FEDELTA'
1988
ANZIANI FIAT

I PREMIATI A MIRAFIORI

Ottantotto dipendenti di Mirafiori Meccanica sono stati premiati per trent'anni di anzianità aziendale. I riconoscimenti sono stati consegnati il 21 giugno dal direttore dello stabilimento, Pier Franco Macario. Ecco i premiati: Eugenio Aghemo, Eugenio Aloj, Mario Auteri, Mario Baj, Antonio Benetton, Luigi Bergero, Vittorio Boano, Angelo Borio, Nerino Bottin, Cristiano Burrocco, Stefano Campia, Elvio Carraro, Giovanni Cartello, Giampiero Cavallero, Bruno Cerrato, Maurizio Cevoli, Chialfredo Chiriotto, Michele Ciorra, Giuseppe Clerico, Giovanni Colla, Antonio Giovanni Comino, Giuseppe Cruciano, Cesare Danese, Carlo Degiorgis, Mario Demarie, Pier Paolo Demedici, Secondo Demonte, Donato Ditommaso, Angelo Epino, Anacleto Favaratto, Zaccaria Gabbatore, Giuseppe Gaidano, Dario Gay, Giuseppe Gallea, Sergio Gallo, Giorgio Garbi, Amleto Gardenghi, Francesco Giaccardo, Tarcisio Giacoletti, Pierino Giacosa, Marcello Gregnanin, Ferdinando Grialdi, Ettore Grosso, Sergio Maggiora, Enrico Malfatto, Roberto Manassero, Gonario Marongiu, Mario Massa Bos, Luigi Milanese, Aldo Molino, Adriano Momo, Gian Carlo Monza, Federico Morretto, Mario Mosesso, Luciano Musso, Michele Paggiuca, Angelo Paletti, Innocente Patacchi, Angelo Pavia, Lorenzo Pesce, Giovanni Piccolo, Giuliano Pizzoli, Luigi Pizzolitto, Giuseppe Poccafassi, Duilio Prencis, Carmelo Procopio, Bernardo Quacchio, Roberto Rampa, Francesco Rissone, Franco Rosotti, Paolo Rossi, Vincenzo Rusco, Augusto Santi, Galdino Sarotto, Riccardo Spinazzola, Egidio Vaudagna, Renato Vellano, Pio Viano, Angelo Vigato, Paolo Vighietti, Gaetano Vigorita, Lidio Zaccaro, Roberto Blancotto, Elio Canavese, Felice Giachino, Mario Loschi, Arturo Scalenghe, Giuseppe Zanotti.

CAMPIONI DI MARKETING

La squadra della Fiat Auto, composta da Ugo Formenton, Gilberto Vendramin e Paolo Brugioni, ha vinto l'edizione '89 della «Marketing competition», gioco internazionale di marketing. La gara, cui hanno partecipato concorrenti in rappresentanza di importanti aziende come Plasmom, Nestlé, Ciba Geigy, Arthur Andersen, è una simulazione di mercato con tutte le variabili del marketing. L'obiettivo di ciascuna squadra è di battere la concorrenza delle avversarie realizzando le maggiori vendite.

Ogni azienda gioca con il personal computer dal proprio ufficio. Gli organizzatori inviano a ciascun concorrente i problemi da risolvere e le situazioni da pianificare in tempi prestabiliti. Le gare sono suddivise in varie «manche». La giuria valuta e corregge i vari risultati e redige le classifiche.

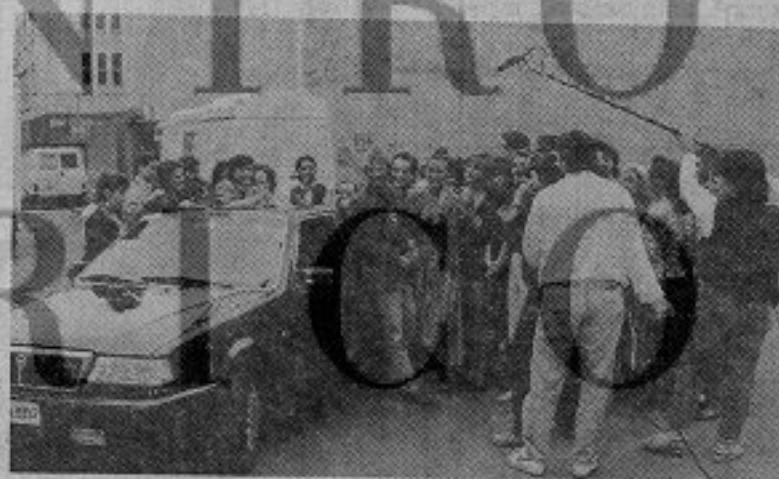
Vediamo più da vicino i tre «campioni» della Fiat Auto che hanno dominato le gare di quest'anno, e che tra breve rappresenteranno i colori italiani alla finale mondiale di Fontainebleau. Ugo Formenton ha sempre coltivato l'interesse per le discipline economiche aziendali, prima in Ferrari ora al Marketing strategico della Fiat Auto. E' laureato in economia aziendale a Cà Foscari a Venezia.

Gilberto Vendramin, veneziano, è laureato in scienze statistiche, e lavora in Fiat da un anno.

Paolo Brugioni è laureato in economia e commercio a Cà Foscari. Ha completato i suoi studi sulla strategia competitiva per l'esportazione con un'analisi diretta in diversi paesi extraeuropei. Da quest'anno si occupa di Marketing strategico alla Fiat Auto.

f.n.

UNA THEMA PER IL DIVO

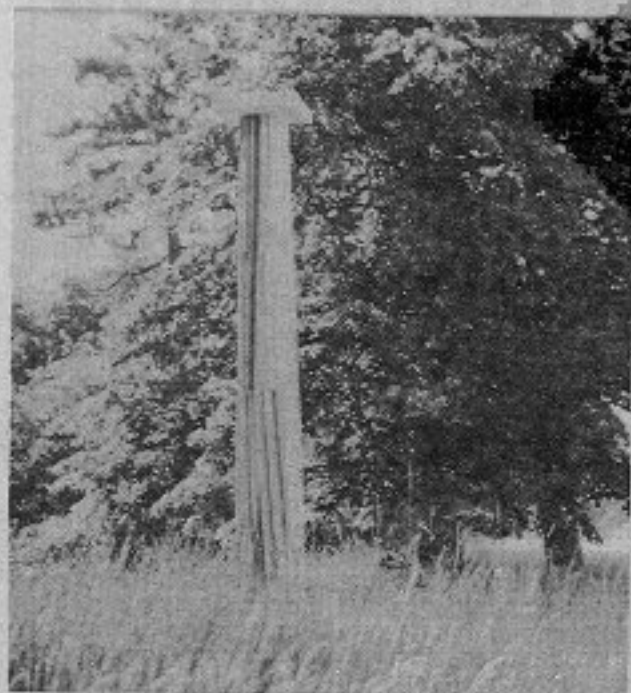


Stretto dalle ammiratrici a caccia di autografi, Christopher Lambert, l'attore anglofrancese protagonista di «I love you» e del «Siciliano», sembra qui più interessato alla Lancia Thema che alle sue giovani fans.

PERSONALE DI FABRO

Luciano Fabro: Esprit de geometrie, esprit de finesse, 1984

Quest'opera è una tra le venticinque dell'artista italiano esposte dal 28 giugno al 17 settembre presso il Museo d'arte contemporanea del Castello di Rivoli. Oltre alla rappresentazione di parte della prima mostra tenuta da Fabro nel 1965 alla Galleria Vismara di Milano, sono presenti opere storiche, lavori recenti e visibili per la prima volta in Italia. Da segnalare anche la presenza di due sculture create appositamente per questa personale di Rivoli.



AL SERVIZIO DI CHI SOFFRE

Iparenti di chi non ha parenti: questo vogliono essere i soci dell'Avo, l'associazione di volontari ospedalieri che girano per gli ospedali svolgendo piccole commissioni, portando una parola di conforto, tenendo compagnia ai malati.

Nata nei primi anni Ottanta, presente — dal nord al sud — in molte città italiane riunite nella Federavo, l'associazione raggruppa persone con attività, situazioni e interessi diversi (è apolitica, apartitica, aconfessionale). Unico requisito per l'iscrizione: avere compiuto i 18 anni.

A «caccia» di nuovi soci, la sezione torinese dell'Avo propone un corso di formazione con

lezioni di anatomia, fisiologia e soprattutto nozioni di psicologia.

Per informazioni sull'attività dell'Avo e per iscrizioni ci si può rivol-

gere alla segreteria (via San Marino 30, Torino) nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì, dalle ore 10 alle 12. Telefono 011/3299180.

BORSE DI STUDIO



Sono state attribuite le borse di studio «L. Gajal - D. Taccone», riservate a figli di dipendenti ed ex dipendenti. I premi sono andati a studenti di ingegneria e di economia e commercio che, nel loro curriculum scolastico, hanno riportato i risultati migliori. Nella foto, il gruppo dei 18 vincitori.

TRE NUOVE ALFA 33

L'Alfa Romeo presenta due serie speciali della 33 berlina 1.3 S e una versione particolarmente accessoriata della 1.5 Ti: la «Red», la «Blu Line» e la «1.5 Ti S». Le nuove versioni arricchiscono una gamma già molto varia che nei primi mesi dell'anno ha consolidato i volumi di vendita all'interno del segmento C.

L'Alfa 33 1.3 Red è costruita per quella clientela che privilegia la sportività. Al caratteristico colore rosso e alla fascia in tinta argentea della fiancata, sono state abbinate finiture interne ed esterne studiate appositamente per la serie speciale e alcuni optional montati solo dalla prestigiosa 1.7 «Quadrifoglio Verde».

La 33 1.3 Blu Line si qualifica in termini di qualità e confort: è una vettura personalizzata con discrezione per esprimere eleganza e stile. I colori disponibili sono il grigio chiaro e il grigio quartz metallizzati. Altro elemento caratterizzante è una sottile filatura blu che corre attorno alla scocca. Anche



l'abitacolo è improntato allo stile più raffinato grazie a tessuti e rivestimenti in materiali pregiati.

La 1.5 Ti S è contraddistinta dall'allestimento di serie particolarmente ricco. La lettera S sta infatti per «Special value» e sottolinea un più elevato controvalore del prezzo di acquisto. Allo stesso prezzo della versione base viene infatti offerto un pacchetto di accessori comprendente la vernice metallizzata, il tetto apribile e le ruote in lega leggera. La versione qualifica ulteriormente il modello medio della gamma, già apprezzato per le caratteristiche tecniche come il potente motore boxer da 105 cavalli.

VITTORIE LANCIA

L'equipaggio torinese Rosselli-Ercoli alla guida di una Lancia Delta Integrale ha vinto l'8° rally di Carmagnola e dei Roeri. È la quinta vittoria consecutiva della Casa di Borgo San Paolo nell'importante corsa. Nella notte tra il 10 e l'11 giugno, al termine dei 350 chilometri del percorso, la vettura della «Delta corse», dopo aver dominato sette delle dodici prove speciali, ha preceduto la BMW M3 di Miele-Manzoni.

«NONNE» AL GIRO

Il 30 aprile 1901 nasceva, patrocinato dalla Fiat e dal «Corriere della Sera», il primo «Giro d'Italia in automobile»: da Torino partirono 32 vetture e cominciò la sfida, seguita lungo il percorso da folle di curiosi e di appassionati. Il 24 giugno scorso, sempre da Torino, ha preso il via la rievocazione della gara con vetture d'epoca sponsorizzate dalla Fiat Ricambi, dal Touring Club e dal «Corriere della Sera».

Quaranta automobili (tutte costruite prima del 1935) hanno ripercorso l'itinerario del 1901: da Torino a La Spezia, a Siena, a Roma, a Perugia fino al Veneto, poi l'arrivo a Milano. In totale 1500 chilometri divisi in sette tappe attraverso alcuni degli angoli più incantevoli del Paese.

Accanto agli scopi rievocativi e turistici, il revival del Giro d'Italia in automobile ha colto anche un altro importante obiettivo: far conoscere ad un più vasto pubblico le berline degli Anni 20 e 30.



Ecco la Y10 elettrica che ha vinto il Gran Premio 4E (energia solare, elettricità, ecologia Europa) che si è disputato a Torino, sul circuito del Valentino, al quale hanno partecipato veicoli elettrici e solari. La Y10 è un prototipo dotato di un motore in corrente continua da 14 kw, ha una batteria al nichel-cadmio e raggiunge la velocità massima di 120 km l'ora.

Calendario delle ferie

Settori-Società	giorni fermata	copertura	accordo	Settori-Società	giorni fermata	copertura	accordo
FIAT AUTO, ALFA LANCIA industriale, Semepra, ALFA ROMEO Leasing, SPICA, Comind Sud, Sevel	dal 3-8 al 27-8	3 sett. + 2 gg.	19-4-1989	COMAU	dal 31-7 al 20-8	3 sett.	19-5-1989
TEKSID Crescentino Carmagnola Ghisa Getti Speciali	dal 3-8 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8	3 sett. + 2 gg. 4 sett. 3 sett. + 4 gg. + spos. 25-4 4 sett.	16-5-1989 14-4-1989 17-4-1989 16-5-1989	AVIAZIONE Torino Brindisi	dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 20-8	4 sett. 3 sett.	9-5-1989 9-5-1989
GEOTECH Modena Cento Iesi S. Matteo Breganze HITACHI Slupinigi Lecce	dal 31-7 al 20-8 dal 31-7 al 20-8 dal 31-7 al 20-8 dal 31-7 al 20-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8	3 sett. 3 sett. 3 sett. 3 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett.	11-4-1989 19-4-1989 14-4-1989 27-4-1989 17-4-1989 4-5-1989 3-5-1989 9-5-1989	COMPONENTI M.M. Sede Cinisello M.M. Raggruppamento CGA Casanuova Marelli Autronica Borletti Climatizzazione Weber Bologna Weber Crevalcore Weber Asti Weber Bari Cavio Felizzano Cavio Avellino Veglia Borletti Milano Veglia Borletti Corbetta Carello Venaria Torino	dal 31-7 al 27-8 dal 7-8 al 27-8 dal 7-8 al 27-8 dal 7-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 31-7 al 20-8 dal 7-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 2-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 3-8 al 27-8	4 sett. 3 sett. 3 sett. 3 sett. 3 sett. + 2 gg. 3 sett. 3 sett. 3 sett. + 2 gg. 4 sett. 3 sett. + 2 gg. + S. Patrono 3 sett. + 2 gg. 4 sett. (di cui 1 PIR) 4 sett. (di cui 2 PIR) 3 sett. + 2 gg.	Com. 29-5-1989 2-6-1989 8-5-1989 12-5-1989 8-6-1989 10-5-1989 22-5-1989 18-5-1989 22-5-1989 15-5 e 5-6-1989
CAPOGRUPPO	dal 31-7 al 27-8	4 sett.	27-4-1989	COMPONENTI INDUSTRIALI Cromodora Gildardini Sud Savara S. Antonino Tecnocor Agos Savara Beninascio Moriconi (Benevento) Whitehead Motolides Flexider CIEI Marelli Avio Teles Marelli Misar SEPA Techamotor Sepi Lubrificanti	dal 3-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 3-8 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8	3 sett. + 2 gg. 3 sett. + 2 gg. 3 sett. + 2 gg. 3 sett. 3 sett. 3 sett. + 2 gg. 3 sett. + 2 gg. 3 sett. 3 sett. 3 sett. 3 sett. 3 sett. 3 sett. + 2 gg. 3 sett. + 2 gg. 3 sett. + 2 gg. 3 sett.	28-4-1989 5-5-1989 5-5-1989 8-5-1989 16-5-1989 12-6-1989 12-6-1989 27-4-1989 31-5-1989 20-4-1989
ISVOR	dal 31-7 al 27-8	4 sett.	27-4-1989				
C.R.F.	dal 31-7 al 20-8	3 sett.	28-4-1989				
VEICOLI INDUSTRIALI Eni Centrali e Commerciali SPA, Teles, CDR OM Brescia, Milano, Suzzara Bolzano Valle Ufita SOFIM C.E. Milano C.E. Bari Orlandi AIFO ASTRA	dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8 dal 31-7 al 27-8	4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett. 4 sett.	5-5-1989 20-21-4-1989 18-19-4-1989 19-4-1989 12-4-1989 13-4-1989				
FERROVIARIA TORINO	dal 31-7 al 20-8	3 sett.	Com. 6-4-1989				
FERROVIARIA SAVIGLIANO	dal 31-7 al 27-8	4 sett.					

CARLO VIGNOLO

RIPARA AUTO BOLLATE
DA GRANDINE
E BOLLI IN GENERE
CON IL NUOVO SISTEMA

EUJ-MAN



SENZA
SCHEGGIARE
E ROVINARE LA
VERNICE
ORIGINALE

DIMOSTRAZIONE GRATUITA

Il sistema EUJ-MAN studiato e posto in opera quotidianamente nel suo laboratorio da Carlo VIGNOLO consente di eliminare tutte le ammaccature, le ondulazioni, le imperfezioni, ed i bolli sul lamierato delle vetture, o che abbiano subito ammaccature da grandine: tutto questo senza dover rinvierire la vettura.

Semplicemente, con attrezzi speciali costruiti da Carlo VIGNOLO, si riporta il tutto allo stato primitivo senza scheggiare, rovinare o graffiare la vernice originale.

Garanzia di tre anni sulla verniciatura.

- Lavoro in giornata con prenotazione
- La vernice della vettura rimane originale
- Risparmio del 50% dai prezzi tradizionali

Telefonare a Torino
abitazione **011/27.07.25**
ufficio
C.so Reg. Margherita 218
(nel cortile) **011/48.77.31**

Per la pubblicità su
LA STAMPA e STAMPA SERA

PK publikompass

20123 MILANO
Via Carducci 29
Tel. (02) 85.961
10126 TORINO
Corso M. d'Azeglio 60
Tel. (011) 65.211
28100 NOVARA
Corso della Vittoria 2
Tel. (0321) 30.341
16121 GENOVA
Via Ceccardi 1/54
Tel. (010) 587.500/595.633
18100 IMPERIA
Via Bonfante 1
Tel. (0183) 273.371
18036 SANREMO
Via Giberti 47
Tel. (0104) 804.949/834.940

FRATELLI BERGALLO

SALOTTI
ARREDAMENTI
DAL 1915
Tel. 011 202.252/3



UNICA SEDE: corso Giulio Cesare 179 - TORINO

ILLUSTRATO JUNIOR

TRA STORIA E LEGGENDA

L'ULTIMO BOXER



Sono l'ultimo dei boxer. Non ho mai imparato a leggere, non so scrivere, le gambe non mi reggono più, gli occhi distinguono a stento la notte dal giorno. Ma la memoria è rimasta intatta, dovrete credermi. E mi piace raccontare. Per un piatto di riso e un bicchiere di saké posso parlare anche per due ore di seguito. Posso parlare anche per niente: dipende da chi mi ascolta. Ai ragazzi parlo volentieri.

Di solito parto da lontano: dal mio arrivo a Pechino nella primavera del 1900. Non per fare la guerra, ma per vendere un carico di ortaggi.

Arrivo a Pechino, un giorno di primavera, e incontro Huao Tze, un mio cugino più anziano che se n'era andato dal villaggio cinque anni prima e aveva trovato lavoro in una concessione inglese. «Vieni», mi propone, «oggi i padroni non ci sono, ti porto alla villa». Non ho mai visto una casa così bella: sembra una reggia. Sul portone c'è un cartello e Huao Tze lo legge: «Vietato l'ingresso ai cani e ai cinesi». Non capisco. «Significa che ci considerano come i cani», mi spiega Huao Tze. Poi mi parla dei «diavoli bianchi» che si stanno prendendo tutto e fra un po' non avrò neppure la mia ciotola di riso.

«Dobbiamo ribellarci, ucciderli tutti prima che sia troppo tardi», mi esorta mio cugino. Io

Il vecchio Yang-Pi ricorda la sanguinosa rivolta del 1900 in Cina. E racconta l'assalto al quartiere delle ambasciate, poco lontano da piazza Tien An Men, tornata tragicamente alla ribalta nelle settimane scorse

non so che cosa rispondere. Penso al carretto con gli ortaggi che ho lasciato all'angolo di una piazza. Gli dico: «Vendo la merce e poi torno a trovarvi e magari ci beviamo una bottiglia di saké». Queste cose ai ragazzi non le racconto, ma di come mi hanno rubato gli ortaggi sì. Arrivo sulla piazza e il carretto è vuoto. Ci sono quattro uomini bianchi che se ne vanno con le braccia cariche della mia roba. «E' roba mia», urlo. E loro rispondono che è roba abbandonata. Protesto e loro mi prendono a calci e a sassate. Così torno da Huao Tze e gli dico: «Mi batterò anch'io contro i diavoli bianchi».

«Com'era la Cina d'allora?», mi domandano i ragazzi. Stentano a credere che a Pechino, la Città Proibita, non c'era telefono e non potevano circolare le biciclette. Dietro le porte rosse regnava un'imperatrice manciù, volubile e sospettosa: Tsu Hsi, detta il «vecchio Buddha». Brutta, quasi calva, irascibile. Non dico questo perché poi l'imperatrice ci ha tradito. Tutti sanno che quella donna evi-

tava di passeggiare nei suoi giardini per non calpestare le formiche. Però se un'ancella le strappava un capello mentre la pettinava, rischiava di farsi tagliare la testa. E attorno a lei c'erano cortigiani corrotti, maghi, vecchi mandarini buoni soltanto a riscuotere le imposte delle povere popolazioni delle campagne.

Erano davvero tempi brutti. Nel 1894 avevamo perso la guerra con il Giappone e adesso tutti ci saccheggiavano. Ci chiamavano l'«Africa gialla» e tutti ne volevano una fetta: russi, fran-

cesi, inglesi, tedeschi, belgi, giapponesi e persino gli italiani. Tutto aprile passa in piccole azioni di terrorismo. A maggio usciamo sulle piazze e cominciamo a predicare contro le diavolerie degli europei. Con la tecnica del «mordi e fuggi» incendiamo alcune ville, giustiziamo alcuni stranieri. E finalmente l'imperatrice si convince che noi, soltanto noi boxer, possiamo salvare la Patria. La sera del primo giorno di giugno, mio cugino avverte: «Da domani usciamo dalla clandestinità: l'esercito ha deciso di aiutarci». Il mattino dopo comincia la battaglia. Diamo l'assalto alle legazioni di Pechino. Siamo tanti, migliaia e migliaia: il quartiere delle ambasciate è subito chiuso dall'assedio. E sapete dov'era il quartiere delle ambasciate? Vicino alla piazza Tien An Men, dove molti anni più tardi Mao Tze-tung farà le grandi adunate, e dove qualche settimana fa l'esercito ha sparato contro gli studenti.

I ragazzi mi domandano: «Nonno, ai tuoi tempi quanti ne hanno uccisi?». E io rispondo: «Tanti che ho perso il conto». Ho partecipato all'assalto all'ambasciata tedesca. Un massacro. Ho visto cadere il barone von Ketteler, ministro di Germania. Loro sparavano dalle finestre, noi scavalcavamo i nostri morti ed eravamo come un torrente in piena. E' stata una guerra senza prigionieri. Bruciate decine di chiese.

Cinquantacinque giorni è durata la battaglia. E avremmo vinto se l'imperatrice, a un tratto, non ci avesse abbandonato. I «diavoli bianchi» si unirono e arrivarono i barbuti sikh che la Gran Bretagna aveva inviato in tutta fretta dalla colonia indiana. Sono stati loro i più spietati: bruciarono i nostri villaggi, uccisero donne e bambini. Quando le avanguardie dell'armata internazionale entrarono a Pechino, Tsu Hsi scappò a Sian abbandonandoci al nostro destino.

Mi ferirono con una fucilata. Rimasi tre giorni come morto, accanto al cadavere di mio cugino. Poi una donna mi salvò. Quella donna è diventata mia moglie. E' morta vent'anni fa. Vorrei parlarvi di lei, ascoltatemi, vi prego... perché nessuno vuole sentire chi era mia moglie?

Simone Migliarino

CHI ERANO

Erano membri di una società segreta cinese (l'ho ch'una, e cioè Pugni di giustizia e di concordia) promotori di un movimento xenofobo scoppato dopo la sconfitta della Cina a opera del Giappone nel 1895. I Boxer erano nella maggioranza contadini ignoranti e superstiziosi, fiancheggiati da qualche esponente della borghesia e aristocrazia nazionalista. Era difficile che potessero distinguere fra gli speculatori dell'oppio e la suora che insegnava ai ragazzi a leggere e a scrivere. Lo storico indiano Kavalam Pannikar, nella «Storia della dominazione europea in Asia», cita alcuni episodi indicativi dello stato d'animo generale contro le missioni: «Il principe Kung, uomo molto saggio e acuto, spiegò al ministro di Gran Bretagna la situazione con queste parole: Portate via il vostro oppio e i vostri missionari e sarete i benvenuti. La turba che scacciava un missionario da una città gli gridava dietro: Avete bruciato il nostro palazzo, ora vendete veleno al nostro popolo e pretendete anche di insegnarci la virtù?».

LIVIO BERRUTI RISPONDE

IL GIORNALISTA SPORTIVO PUO' ESSERE TIFOSO?

Caro Livio, mi chiedo se il giornalista sportivo può essere tifoso. O, perlomeno, se è opportuno che manifesti apertamente la sua passione. Tu come la pensi?

Enzo Carlesi (Napoli)

Effettivamente il tifo, espressione spontanea e distribuita della passione sportiva, si manifesta in diversi modi che possono arrivare anche ad una vera e propria deformazione della realtà. Fino a quando il parteggiare per un campione o una squadra non ti impedisce di valutare serenamente il

comportamento di tutti, il tifo gioca un ruolo positivo, perché ti permette una maggiore attenzione e concentrazione sul fatto agonistico.

I problemi nascono quando il tifo ti fa rinunciare all'uso della ragione. Quando, cioè, tanto per capirci, un calcio all'avversario viene condannato come fallo o assolto come «gioco maschio» a seconda del colore della maglia. In questo caso il tifo fa veramente venir meno quel principio d'informazione imparziale che è dovere prioritario del giornalista. Non credo che esistano giornalisti sportivi non

tifosi, ma la professionalità, l'autocontrollo e l'amore per la verità devono prevalere sulla passione. E' indispensabile ed è, per fortuna, ciò che avviene nella stragrande maggioranza dei casi. I più «soggetti a rischio» sono i giornalisti alle prime armi, spesso traditi dalla voglia di strafare, oltre che dall'inesperienza e dalla giovane età.

Anche fra i giornalisti, poi, vi sono due tipi ben definiti di tifo. Da una parte c'è quello che ti fa sopravvalutare il tuo beniamino. Ed è, tutto sommato, un fatto positivo, perché rappresenta un'iniezione di fi-

ducia per l'alletta, spesso psicologicamente fragile ed emotivo quando è nell'atmosfera della gara.

Dall'altra c'è, invece, il tifo assai meno raccomandabile che può indurre il giornalista a colpire comunque gli «avversari», dipingendoli in maniera scorretta se non addirittura calunniosa. Questo modo di agire è un vera forma di violenza. Pericolosa perché a volte contribuisce a esasperare gli animi e dare spazio a quel teppismo che sta devastando l'immagine dello sport in generale e del calcio in particolare.



GLI ANIMALI INVENTORI

GIOCO

RAGNATELE
D'ACCIAIO

I fili più resistenti in assoluto sono quelli fabbricati dai ragni. Ma l'uomo non è mai riuscito a sfruttare questa produzione per il «caratteraccio» degli insetti. Adesso si sta tentando di copiarli

Sapete che i fili più resistenti del mondo sono quelli fabbricati dai ragni? In futuro li useremo per fare giubbotti antiproiettile, per rinforzare strutture di aerei e di satelliti artificiali, e per tutto ciò che richiede materiali capaci di abbinare la flessibilità alla resistenza.

Un filo di ragno è cinque volte più forte di un filamento d'acciaio dello stesso diametro. Ragionando in termini di velocità e unità di peso, ogni volta che una ragnatela resiste all'impatto di una mosca in volo è come se bloccasse un jet da combattimento.

Molti di voi si chiederanno come mai l'uomo abbia sempre usato il filo del bombice del gelso invece di quello dei ra-

gni. Il fatto è che i bachi da seta sono docili, perfino un po' babbei, e si sono lasciati addrittura snaturare (una volta adulti non volano quasi più), mentre gli aracnidi hanno un vero carattere.

Ogni tanto, comunque, qualcuno ha cercato di costringerli a filare seta per noi. Nel Madagascar, agli inizi del secolo, un'industria tessile ha imprigionato 50 mila ragni *Nephila* (grandi e capaci di tessere tele a «O» che arrivano perfino a un diametro di due metri), ma poi ha finito col rinunciare, perché avere che fare con i ragni presenta troppe difficoltà.

L'uomo si è rassegnato a escogitare qualche trucco per rubargli al-

meno i fili da mettere nei reticoli ottici, visto che una seta così sottile e regolare lui non è capace di produrla.

Ora però che usiamo l'ingegneria genetica si potranno istruire i batteri perché copino esattamente la seta meravigliosa di certi ragni chiamati *Epeire*. Si tratta di una proteina pura con un peso molecolare di circa 300 mila dalton (unità atomica di massa), composta di tratti cristallini, che danno al materiale la resistenza, alternati con tratti «disordinati», che gli danno invece l'elasticità.

E così, ancora una volta, ci approprieremo delle invenzioni di un animale, che si dimentica sempre di brevettarle.

Mirella Delfini

La statua della Libertà che fa bella mostra di sé all'ingresso della rada di New York è alta, col basamento, 46 metri ed è opera dello scultore Bartholdi. Essa fu regalata nel 1886 come simbolo di fraternità da una nazione europea a quella americana. Sapete quale era quella nazione?

LA STATUA



COMPUTER

C'E' POSTO
PER TUTTI

Gli sviluppi tecnologici degli ultimi anni hanno ripetutamente modificato concetti e nozioni che qualche tempo fa sembravano essere alla base del mondo dei calcolatori.

L'esempio della banca dati chiarisce abbastanza bene questa considerazione. La banca dati è essenzialmente un grosso archivio computerizzato che raccoglie enormi quantità di informazioni ordinate, selezionabili secondo le più diverse chiavi di ricerca.

Esistono banche dati di ogni tipo, specializzate nei settori più disparati: dall'economia allo sport, dalla medicina all'astrologia. In genere una banca dati è basata su grossi calcolatori che dispongono di grandi «memorie di massa», ovvero dischi magnetici molto capaci.

Originariamente, questa sorta di enciclopedia

elettronica era realizzata ad opera di enti o aziende che poi ne facevano un uso locale. Sul'onda di quanto è avvenuto negli Stati Uniti, la banca dati è poi diventata un servizio a disposizione di chiunque ne abbia bisogno, consultabile per via telefonica attraverso il modem.

In Italia esistono diverse banche dati adatte ad usi professionali. Le più note sono quella della agenzia di stampa «Ansa» che memorizza tutte le notizie trasmesse dal 1984 e quella recentemente approntata dal giornale «Il Sole 24 ore» a carattere economico-finanziario.

Ma, come dicevamo, gli sviluppi della tecnologia hanno modificato il concetto di banca dati. Oggi è possibile rea-

lizzare anche su personal computer, dal momento che su queste macchine si possono ormai memorizzare centinaia di milioni di caratteri.

Avete mai sentito parlare dei «CBBS»? La sigla significa Computerized Bulletin Board System o, meglio, sistema di bacheca computerizzata, anche se questa definizione non rende l'onore che questa novità merita. Meglio sarebbe dire che un CBBS è una base d'appoggio per interessanti servizi telematici di ge-

nerica utilità, un punto d'incontro per uno scambio di informazioni. In un CBBS c'è spazio per tutti, dall'hobbista al professionista.

I Bulletin Board sono organizzati ad aree. Immane sono quelle della posta elettronica, del mercatino, dei programmi da prelevare o depositare (attenzione al virus!). Un'area che impreziosisce un CBBS è quella delle conferenze-dibattito, riservata ad interventi qualificati, scambi di opinione, richieste di aiuto.

Luigi Mezzacappa



CARO DIARIO...

IN CAMPER
CON PAPA'
E MAMMA

Caro diario, da due anni abbiamo un camper e durante le ferie viaggio per l'Europa con i miei genitori. L'anno scorso abbiamo visitato la Francia. La prima tappa è stata Parigi, dove ci siamo fermati una settimana e dove ho potuto vedere dal vero la torre Eiffel, Montmartre, il museo del Louvre e quello degli Impressionisti, la cattedrale di Notre-Dame e persino il Moulin Rouge (da fuori però!).

Da Parigi ci siamo spostati in Normandia e poi in Bretagna. Il paesaggio è bello, il mare però è diverso dal Mediterraneo, la costa è alta e rocciosa in alcuni punti, bassa e con grandi spiagge in altri.

In Bretagna ho mangiato benissimo: molti crostacei, crêpes, soufflé e, da golosone quale sono, facevo sempre il bis. La seconda parte del nostro viaggio prevedeva la visita della Francia del Sud lungo i Pirenei e la Costa Azzurra. A Carcassonne ho visto una delle città-delle medioevali, che avevo già studiato in storia.

Quando siamo rientrati in Italia, abbiamo trascorso gli ultimi giorni di vacanza a Loano, dove ci sono i miei cugini ed i loro amici. E finalmente mi sono divertito. Ma i miei genitori non vogliono sentir ragione se dico loro che d'estate preferisco giocare con i miei amici anziché viaggiare in camper.

(a cura di Tiziana Bernardi)

Pagine a cura di
Lorenzo Bortolin

PROCESSO ALLA RIVOLUZIONE FRANCESE

SVOLTA STORICA MA QUANTO SANGUE



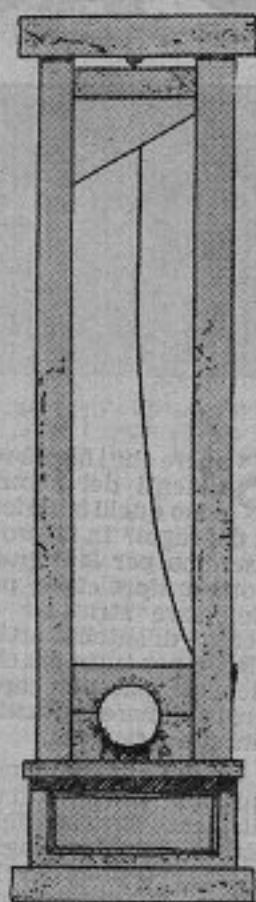
Maximilien Robespierre, giacobino, è l'uomo che scalò il Terrore

Dal 14 luglio 1789 (presa della Bastiglia) al 9 novembre 1799 (quando Napoleone si impadronì del potere), la Francia fu teatro della più importante rivoluzione della storia, destinata ad aprire una nuova epoca. Con la Rivoluzione francese il mondo conosce una nuova stagione di libertà, pur tra mille contraddizioni, all'ombra dello slogan che domina il decennio rivoluzionario: «Libertà, fraternità ed uguaglianza». Quella importante svolta costò però un orribile

bagno di sangue, tanto che qualche storico, soprattutto in passato, ha messo in dubbio che la posta in gioco valesse tante vite umane e tanto terrore. In questa pagina abbiamo illustrato un «processo alla rivoluzione francese». La sentenza, emessa da una immaginaria giuria dei nostri giorni, conclude che si è trattato di «un grande evento storico con molte ombre sui protagonisti». Vediamo intanto i cinque principali capi d'accusa.

La Rivoluzione francese è chiamata sul banco degli imputati per rispondere di numerosi reati:

- 1 Ha sovvertito con inaudita violenza l'ordine precostituito, non fermandosi neppure davanti a valori consolidati dalla tradizione.
- 2 Durante il periodo del Terrore ha condannato a morte, spesso senza uno straccio di prove contrarie, migliaia di persone. Secondo alcuni storici le vittime della Rivoluzione sarebbero state 17 mila, secondo altri quasi 50 mila.
- 3 Ha inutilmente infierito contro re Luigi XVI e la sua famiglia con una condanna a morte che poteva essere sostituita dal carcere.
- 4 Ha tentato di scristianizzare la Francia, obbligando vescovi e preti a giurare fedeltà ai principi rivoluzionari, anche se in contrasto con quelli del messaggio evangelico.
- 5 Ha tradito i suoi ideali, consegnando la Francia nelle mani di un dittatore, Napoleone Bonaparte.



I TESTIMONI



Lavoisier

«Ero il più famoso chimico francese, uno dei padri della scienza moderna. I miei successi mi procurarono importanti incarichi. Per il bene della società, i rivoluzionari avrebbero dovuto concedermi di proseguire i miei studi. Invece mi accusarono di essermi arricchito e mi condannarono».



Condorcet

«Se avessero dato retta a uomini come me, avremmo realizzato in Francia la democrazia senza dover uccidere nessuno. Venivo dalla nobiltà povera. Contrario alla violenza, i girondini mi avevano incaricato di scrivere la nuova Costituzione. Si opposero gli estremisti e fu la mia fine».



Danton

«Ero io il capo rivoluzionario più amato e seguito dal popolo. Contribui all'esecuzione del re Luigi XVI, divenni ministro della Giustizia, collaborai con Robespierre, ma capivo che quest'uomo inflessibile e fanatico ci avrebbe condotti alla rovina. Cercai, senza riuscirci, di frenare il Terrore».



Carlotta Corday

«Venivo da una famiglia di studiosi, fra i miei avi c'era il grande drammaturgo Corneille. Avevo aderito alla Rivoluzione. Quando cominciarono ad uccidere i miei amici girondini, capii che il peggior istigatore era un giornalista. Andai a casa sua e lo uccisi col pugnale mentre faceva il bagno. Si chiamava Marat».

L'ACCUSA

Non c'era bisogno in Francia di alcuna rivoluzione. La storia, infatti, avanza gradualmente. Del resto gli inglesi avevano già limitato e di molto i poteri del re, senza grandi rivoluzioni.

I vari gruppi rivoluzionari hanno dato via ad una spirale di terrore che non ha risparmiato gli innocenti, il cui destino è stato più volte deciso sulla base di una legge, quella «sui sospetti», che ha favorito le vendette personali.

Lo stesso re Luigi XVI non era certamente il principale colpevole dello stato in cui si trovava la Francia: le ingiustizie e i soprusi risalivano ai secoli precedenti.

Per poter giustificare l'uso della violenza sanguinaria, i capi della Rivoluzione avevano poi bisogno di cancellare l'insegnamento di Gesù, per il quale gli uomini sono uguali, liberi e fratelli ben prima della presa della Bastiglia, ma che per difendere questi ideali aveva versato solo il proprio sangue sulla Croce.

Del resto la Rivoluzione si è conclusa con un totale fallimento, visto che da un re dai poteri illimitati, si è passati ad un dittatore e a un imperatore, Napoleone, dai poteri assoluti.

LA DIFESA

La democrazia inglese non fa testo. Si trattò, infatti, di un processo di secoli, e comunque anche là tagliarono la testa ad un re. In Francia la rivoluzione era inevitabile. Il re stava apertamente dalla parte dei nobili di cui difendeva i privilegi.

E' vero, molti furono ghigliottinati, ma spesso per le proprie idee si deve combattere, morire o uccidere.

Il re, poi, non era quel «santarellino» che qualcuno voleva far credere: in un armadio della sua camera furono trovate le prove che aveva cercato di corrompere addirittura qualche capo rivoluzionario.

Quanto alla Chiesa, una parte di essa, quella costituita dai vescovi e dagli alti prelati, difendeva gli antichi privilegi e si era schierata col re e la nobiltà.

LA SENTENZA

«I giurati hanno dinanzi a sé un compito difficile. Avrebbero preferito nella Francia di due secoli fa delle riforme popolari: ma riconoscono che, ad un certo punto, l'insurrezione era inevitabile. Colpa del re, dei nobili, degli altri che volevano conservare i loro privilegi. Si deve distinguere comunque fra le ispirazioni, gli obiettivi, i comportamenti dei vari gruppi rivoluzionari.

I moderati «girondini» hanno cercato di mantenere un minimo di legalità, opponendosi fin dove possibile alle esecuzioni in massa ed alle persecuzioni innovative. Per paura personale e debolezza politica, tuttavia, hanno lasciato che i fedeli di Robespierre imponessero il Terrore. Sentenza: assoluzione, non senza tuttavia un rimprovero per il loro scarso coraggio.

Gli estremisti giacobini e montagnardi. Partiti da nobili ideali, hanno ceduto ben presto al fanatismo ed al gusto del potere. Non solo hanno combattuto i veri nemici della Rivoluzione, ma hanno esercitato il terrore contro gli stessi loro compagni di lotta. Sentenza: condanna.

Re Luigi XVI. Ha sempre cercato di destreggiarsi fra opposte tendenze, favorendo le une e le altre secondo un calcolo di convenienza, rivelatosi tuttavia sbagliato. E' stato travolto da cose più grandi di lui. Sentenza: assoluzione dal punto di vista giuridico, condanna dal punto di vista politico.

LA SOLUZIONE DEL GIOCO
La nazione è la FRANCIA



Lamourette

«Ero un deputato qualsiasi all'Assemblea legislativa. Mi ribellai alle divisioni fra i miei colleghi. Feci capire che i nostri maggiori guai derivavano dalla faziosità, e c'era bisogno di una vera fraternità. Colpiti dalle mie parole, si abbracciarono tutti. Però la discordia riebbe il sopravvento dopo pochi giorni».



Talleyrand

«Ho servito tutti i governi, in posizioni eminenti: prima la Rivoluzione, poi Bonaparte, infine i nemici di Napoleone. Mi ha divertito vedere che non solo io mutavo veste. Cambiavano nome le strade e le piazze. Non si poteva più giocare a scacchi con re e regine. I bambini venivano chiamati Bruto e Spartaco».



Tranquillo
agg. - che non è turbato,
che è in stato di serenità,
in senso sia fisico sia morale.

**Quando investi
nei buoni fruttiferi SAVA-FIAT
ti senti tranquillo**

Rendimento annuo effettivo netto al 1° luglio 1989*		
BUONI ANNUALI	BUONI A 18 MESI	BUONI TRIENNALI
8%	9,25%	10%

* Sono rendimenti al netto di imposte.

Buoni fruttiferi SAVA-FIAT per tante buone ragioni.



L'AZIENDA E LO SPORT: I NOSTRI CAMPIONI DI IERI

Teresina Cirio, tre scudetti e cento volte nella nazionale di basket: «Ero cattiva in campo e polemica con gli arbitri». In Fiat da 32 anni, al Centro Ricerche di Orbassano, ha anche compiti di assistenza sociale

VENT'ANNI SOTTO IL CANESTRO

di GIOVANNI CAPPONI

La carriera della cestista Teresina Cirio ha come cardini tre sparggi. Il primo, nel 1962, quello che diede alla sua squadra, il Fiat, che non l'aveva mai vinto, il titolo di campione d'Italia. Ecco un'immagine di quegli istanti felici: «Mi fece effetto la disperazione delle ragazze dell'Udinese, le nostre avversarie: piangevano come bambine. E' terribile, dicevano, vi auguriamo di non perderlo mai lo scudetto». Ma quel momento arrivò anche per le torinesi in maglia rossa. Nel '65 Cirio e compagne cedettero il primato alla Portorico Vicenza: anche questa volta ci fu una bella, si giocò a Milano e cinque punti divisero le contendenti alla fine. «La delusione fu grande — rammenta la Cirio — però per tre stagioni eravamo state le più brave d'Italia».

Il terzo sparggio fu nel '74, quando il Fiat venne coinvolto in un torneo a quattro per non retrocedere. La Cirio non avrebbe dovuto esserci. Aveva smesso di giocare regolarmente da qualche anno, fu richiamata dal delegato del basket Eugenio Korwin, che fece appello all'attaccamento dell'atleta per la squadra. Si trattava di salvare una stagione cominciata male e continuata peggio. Pur a corto di allenamento, Teresina Cirio riprese la strada della palestra per dare il suo contributo di esperienza e di grinta alle compagne più giovani. Il Fiat riuscì ad arrivare allo sparggio e, quel che è più importante, vinse le tre partite di Faenza che le consentirono di salvarsi.

Così si chiuse una bella carriera durata vent'anni. Era cominciata casualmente nel 1954, Teresina Cirio, quattordicenne, accompagna un'amica che gioca a pallacanestro nella sede Fiat di corso Moncalieri. Viene notata da Korwin, già allora dirigente salito poi ai vertici della federazione (è tuttora vice presidente della FIP), che l'invita a provare. E' una spiliungona



Teresina Cirio durante una partita di 25 anni fa e, oggi, al suo tavolo di lavoro



per la sua età, alta 1,74: proprio quello che ci vuole per il basket. La mamma non vuol saperne che faccia dello sport. «Ma a me piaceva talmente, spiega la Cirio, che ingaggiai una vera battaglia con mia madre e finalmente riuscii a spuntarla. Ero timida, un po' introversa, stare con le compagne mi fece molto bene. Per di più realizzavo un sogno: viaggiare, visitare

paesi che non conoscevo».

A 17 anni è assunta in Fiat, assegnata a Mirafiori, manodopera operaia. L'anno seguente è chiamata da Giancarlo Primo in nazionale e debutta al 1° Torneo delle Nazioni a Messina con una vittoria (51-32) e la Cirio mette quattro punti al suo attivo. Diventa anche nella nazionale una pedina stabile.

Il suo ruolo nella formazione del Fiat, come in azzurro, è quello di playmaker. Non le importa molto di andare a canestro, trova maggiore soddisfazione nel fare un buon passaggio. Ha temperamento («Ero cattiva in campo e sempre polemica con gli arbitri») e diventa una colonna della squadra. Nel '60 prende parte al suo primo campionato d'Europa, a Sofia. «Gio-

cavamo sempre al mattino. Per noi c'era poco da fare di fronte alle possenti atlete dell'Est. In Bulgaria battemmo beige e magliare nel giro di consolazione. Arrivammo settimesse».

Tere (era così che la chiamavano) ebbe quasi 100 convocazioni in nazionale, più di tutte le compagne del suo ciclo. Poco meno di 300 punti realizzati nelle partite internazionali, con oltre 30 vittorie. L'exploit più brillante l'ottenne il 5 ottobre '66 a Cluj, Romania, in un incontro del 10° Campionato d'Europa contro l'Ungheria (battuta 60-45), in cui conquistò ben 22 punti. Non un record, ma un risultato di notevole rilievo per lei che spesso era rimproverata di tirare troppo poco. Dice di non ricordarsi più quella partita. «Forse è stata una giornata speciale, quando tutto va per il verso giusto». Ha partecipato a cinque campionati europei: in Bulgaria, in Francia, in Ungheria, in Romania e l'ultimo nel '68 a Messina, dove aveva fatto l'e-

sordio in azzurro. Prese parte anche ad un campionato del mondo (a Bratislava e Praga) con un nono posto assoluto.

Circa 400 incontri giocati nel lungo periodo d'attività di club e della nazionale. Tre scudetti nazionali, nel 1962/63/64, sotto la guida dell'allenatore Sandro Pellegrini, un tecnico molto bravo, con una formazione cresciuta in casa. Nel 1962, a Milano, Tere ricevette una medaglia d'oro con pergamena quale miglior cestista dell'anno.

Nel '62, dopo il primo titolo, si sposò. Poteva trovare un fidanzato fuori dal campo di basket? Conobbe Andrea Damiani (oggi alla Sisport) in palestra. Anche lui si occupava di pallacanestro, era l'accompagnatore della squadra. Nel '75, quando il basket stava già diventando un ricordo, Teresa ebbe un figlio, Fabio, che oggi ha 14 anni. L'età buona per diventare un atleta. Ma il ragazzo non pensa per nulla di seguire le orme materne. Un po' di tennis è l'unica concessione alla madre che un pensiero sul futuro agonistico del figlio l'aveva avuto, ricordando il bene che lo sport aveva fatto a lei.

La Cirio è stata una veterana della squadra di basket e si appresta a diventarlo nel campo del lavoro. Da 32 anni è dipendente Fiat, ora impiegata all'Ufficio personale del Centro Ricerche ad Orbassano. Deve occuparsi delle assunzioni e di tante altre pratiche. Dall'82 svolge anche compiti di assistenza sociale. E' il lavoro che predilige. «I colleghi si rivolgono a me quando hanno dei problemi, talvolta molto seri, specie se riguardano la salute loro o dei familiari. Aiutare le persone che hanno bisogno è di grande conforto».

1962: com'eravamo

QUEI MISSILI A CUBA

Il 1962 è l'anno più bello per Teresina Cirio: entra nella squadra Fiat e vince il suo primo scudetto. E noi com'eravamo? L'11 marzo la «Domenica del Corriere» ha in copertina una «scenetta simbolica» di un candore che sfiora il comico. Si vede Aldo Moro, vestito da vigile urbano, imporre ad un'auto la svolta a sinistra. La vettura è guidata da Amintore Fanfani e ha a bordo Oronzo Reale, segretario del Pri, e i leaders dei due partiti socialisti, Giuseppe Saragat e Pietro Nenni. E' l'avvio ai governi di centro-sinistra.

Aperture e chiusure anche sullo scenario della politica internazionale. Un momento di pace: quando i sovietici restituiscono Francis Powers, il pilota dell'aereo-spia catturato nel 1960, e gli americani rimettono in libertà Rudolf Abel, agente segreto di Mosca. L'allarme più grave in ottobre: quando gli Stati Uniti scoprono che i sovietici hanno installato rampe di missili a Cuba. Kennedy fa assediare l'isola mentre arrivano le navi russe. Il mondo sta con il

fiato sospeso. Poi prevale il buon senso: la flotta inverte la rotta, Kennedy toglie il blocco.

Momenti felici per il cinema italiano: il 10 aprile l'Oscar va a Sofia Loren, interprete de «La ciociara». Fellini gira il suo capolavoro, «Otto e mezzo». Luchino Visconti «Il Gattopardo». La tragedia di un'attrice commuove il mondo: il 5 agosto Marilyn Monroe è trovata morta nella sua villa di Los Angeles.

La sera del 27 ottobre un piccolo aereo privato, un biereattore dell'Eni, cade a Bascapè, nella campagna di Pavia: muore Enrico Mattei, a 56 anni. Disgrazia o sabotaggio? Polemiche e sospetti non si sciogliono mai.

Qualche pagina lieta: cadono i diaframmi dei trafori del Gran San Bernardo e del Monte Bianco. Quest'ultimo sarà inaugurato solo nel '65. Ad Atene nozze regali fra Juan Carlos di Spagna e Sophia di Grecia.

Per lo sport poche novità: il Milan vince lo scudetto, Balmanion il Giro, Anquetil il Tour.

L'astronauta rievoca per «illustratofiat» la storica impresa lunare di vent'anni fa

Il viaggio italiano di Michael Collins è stato denso di appuntamenti. L'astronauta ha visitato il nuovo stabilimento dell'Editrice La Stampa, dotato di modernissime rotative a colori «Wifag 07» (70 mila copie l'ora), un sistema completamente automatizzato di movimentazione delle bobine di carta, un'avveniristica centrale di trasmissione facsimile e un efficiente settore di distribuzione. Accompagnava Collins Cristiano Batalli Cosmovici, uno degli aspiranti astronauti italiani candidati a volare sullo Shuttle.

INCONTRO CON COLLINS A TORINO

Collins ha poi inaugurato la mostra «I pionieri dello spazio: vent'anni dallo sbarco sulla Luna», organizzata da La Stampa per rievocare la corsa spaziale attraverso splendide fotografie e la riproduzione delle prime pagine del quotidiano. Alla rassegna ha collaborato la Fowa-

Hasselblad, che costruì per la Nasa le prime macchine fotografiche «lunari».

Collins è stato anche protagonista di una serata condotta da Piero Bianucci al Teatro Colosseo. È stato proiettato un filmato inedito sul viaggio dell'Apollo 11. L'astronauta ha ricor-

dato le fasi più avvincenti della missione e si è soffermato sul futuro delle esplorazioni planetarie. Batalli Cosmovici ha presentato i principali progetti in corso: dal curioso satellite «al guinzaglio» alla navetta europea Hermes.

Collins si è infine recato a Montecorvino Rovella (Salerno), dove un appassionato astrofilo, Bruno Sgarbini, ha fondato un osservatorio. Qui organizza corsi di astronomia per studenti provenienti da tutta la Campania. Collins ha tenuto a battesimo il nuovo telescopio e ha partecipato a una spettacolare conferenza.



Cosmonauta russo rivela SCAMPATO ALL'ESPLOSIONE DEL RAZZO

Nel ventennale della conquista della Luna vengono fuori anche avventure spaziali rimaste segrete, o poco note. Due, drammatiche, sono accadute al cosmonauta sovietico Gennadij Michalovic Strelakov. Il 20 aprile 1983 era con due compagni nella Soyuz T-8 che soltanto per fortuna non si è scontrata con un laboratorio spaziale.

Cinque mesi dopo, il 27 settembre, Strelakov era con un compagno di nuovo in una Soyuz, la T-10A, nella base spaziale di Baykonur. A cinque minuti dal lancio i sistemi del razzo sono entrati automaticamente in azione. Con gli occhi fissi agli strumenti, gli astronauti aspettavano il distacco dalla rampa. Mancava un minuto. «Avvertii una fortissima vibrazione e mi resi conto che qualcosa di grave stava accadendo. Ho pensato alle mie figlie», dirà poi Strelakov. Le vibrazioni e poi subito l'esplosione che ha squarciato il primo stadio del missile sulla cui sommità c'era la capsula con i due cosmonauti rannicchiati. In pochi secondi l'intero vettore è stato avvolto dalle fiamme.

Dal centro di controllo hanno azionato il sistema di emergenza: i razzi di salvataggio posti sulla Soyuz si sono accesi strappando la capsula dal missile portandola, con un balzo in alto di un chilometro, al sicuro, mentre un'altra immensa esplosione distruggeva la rampa di lancio. Nell'improvviso e rapidissimo distacco i corpi degli astronauti sono stati sottoposti a un'accelerazione dieci volte superiore al normale. «Quando sentimmo il contraccolpo dei paracadute che si aprivano e cominciammo a discendere dolcemente, i battiti del nostro cuore ritornarono normali».

L'astronauta americano durante l'intervista. Collins ha 59 anni

LA MIA LUNA

Michael Collins era il pilota dell'Apollo 11, l'astronauta che, vent'anni fa, portò per la prima volta l'uomo sul satellite. I suoi ricordi, la sua vita, le sue speranze

di GIULIO CESARE DELLA MORTE

«Il ricordo più vivo è la Terra vista da quell'enorme distanza, inondata di luce azzurra». Michael Collins beve lentamente un sorso di the, e sorride. È l'uomo che, vent'anni fa, pilotò l'Apollo 11 verso la Luna. Mentre Neil Armstrong ed Edwin Aldrin scesero sul satellite, lui restò nell'astronave-madre, in attesa del loro ritorno. Era la prima volta che un equipaggio abbandonava la Terra e sbarcava su un altro corpo celeste.

Collins è venuto a Torino per rievocare quella storica impresa e inaugurare la mostra «I pionieri dello spazio». È rimasto quello di allora: alto, gli occhi attenti, un sorriso sincero e riservato.

— Quale fu la fase più delicata del viaggio?

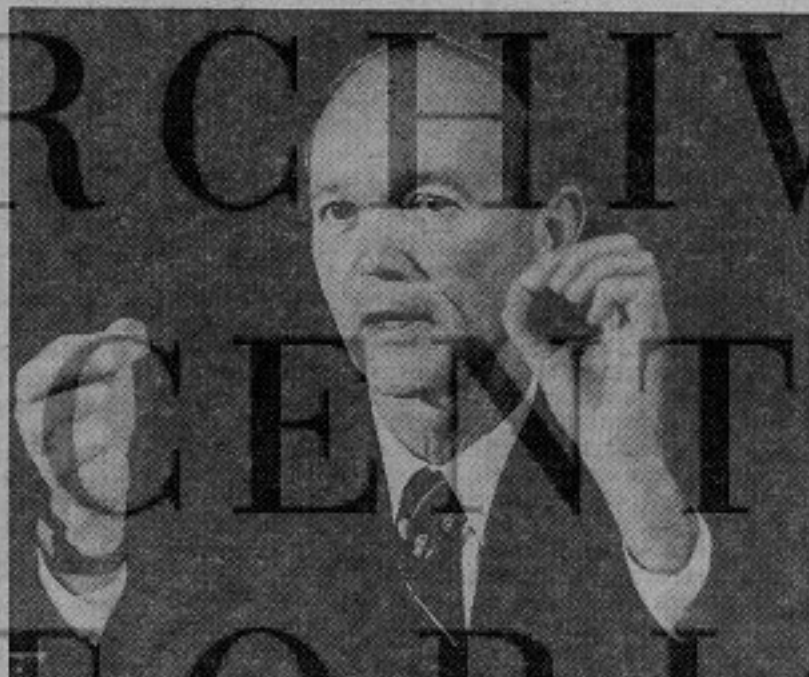
«La missione era una catena molto fragile di eventi, la paragono spesso a una delicata ghirlanda di fiori. Qualsiasi inconveniente, per quanto banale, avrebbe provocato un disastro. Ma il momento più difficile fu quello del rendez-vous tra il modulo di comando, in cui stavo io, e il Lem, che tornava dalla Luna. In teoria, si trattava di una manovra facile, ma c'erano molte cose che avrebbero potuto andare storte: uno sfasamento nei tempi di avvicinamento, un errore nella traiettoria o nella velocità. Mentre sulla Terra si festeggiava lo sbarco, io pensavo con non poca apprensione a quel momento».

— Se Armstrong e Aldrin avessero avuto dei problemi, quale sarebbe stata la loro sorte?

«Una morte quasi certa. Io avevo una riserva di carburante e, in caso di mancato aggancio, avrei potuto tentare, entro certi limiti, di recuperarli. Ma mi erano comunque precluse molte altre manovre, come la discesa sulla Luna. Quindi, se loro non fossero riusciti a decollare, non avrei potuto fare altro che salutarli, e ripartire».

— È vero che, anche in questo caso, i suoi due colleghi avevano un piano di lavoro da rispettare?

«No. Il viaggio doveva riuscire, non prevedeva l'ipotesi di una catastrofe. Nessuno parlò mai di un'eventualità del genere, al punto che rifiutammo di



portare con noi le capsule di cianuro».

— Com'è oggi la sua vita?

«Assolutamente normale, non sono diverso dalla gente della mia età. Lavoro, vivo con la mia famiglia. L'America, per fortuna, dimentica in fretta».

Dopo la Luna, Collins ha lasciato la Nasa. È stato assistente del segretario di Stato William Rogers e ha fondato un'azienda che si occupa di materiali per l'astronautica. Ha diretto il museo spaziale di Washington, dove è conservato il modulo di comando dell'Apollo 11. Oggi scrive ed è consulente Nasa.

— Che cosa prova a riparlare di quell'impresa?

«Sono felice. Sento di essere stato un uomo fortunato. Nella vita, in genere, si è sempre troppo giovani o troppo vecchi per fare certe cose. Io, invece, vent'anni fa, avevo proprio l'età giusta per andare lassù, e tutta l'esperienza che serviva».

— Perché fu proprio lei a restare in orbita e a perdere la grande passeggiata?

«Fin dall'inizio, l'Apollo era stato progettato per un equipaggio di tre persone. Sulla Luna sarebbero scesi due astronauti, per ovvi motivi di sicurezza, mentre il terzo li avrebbe aspettati al campo base. Ognuno di noi aveva una specifica competenza su determinate parti dell'Apollo. La mia esperienza come collaudatore di prototipi militari mi rendeva idoneo al pilotaggio del modulo di comando. Era quindi logico che il Lem toccasse a qualcun altro e io rimanessi in orbita».

— Ma non provò un po' d'invidia per gli altri due?

«Il mio ruolo era certamente quello meno appariscente. Ma per quella missione c'erano, all'inizio, trenta candidati. Pensai ai ventisette che non sono nemmeno partiti: anni di sacrifici per nulla».

— Qual è il bilancio scientifico del programma Apollo?

«Abbiamo formulato nuove teorie sull'origine della Luna e conosciamo meglio i materiali di cui è costituita. Ma, soprattutto, abbiamo affinato la nostra capacità di concepire e condurre un esperimento scientifico. L'Apollo, inoltre, fu un raro esempio di progetto realizzato con la collaborazione di tutti: governo, imprese, comunità scientifica. Un esempio che potrà tornarci utile quando esploreremo il sistema solare, con la sola differenza che la collaborazione andrà ricercata a livello internazionale».

— Che differenza c'è tra gli astronauti di oggi e quelli della vostra generazione?

«Le sollecitazioni fisiche non sono più quelle di allora: l'accelerazione dello Shuttle è di gran lunga inferiore a quella del Saturno 5. Oggi, poi, non basta più essere buoni piloti. Occorrono complesse competenze scientifiche per condurre con successo gli esperimenti».

— Secondo recenti ricerche, le donne sarebbero più adatte degli uomini ai lunghi viaggi interplanetari. Che cosa c'è di vero?

«Le donne sono mediamente più piccole, consumano una quantità minore di ossigeno, mangiano e bevono di meno: e questi sono tutti punti a favore, perché su un'astronave lo spazio

e l'energia sono le risorse più scarse e preziose. Resta però da dimostrare che le donne sopportino meglio i problemi derivanti dall'assenza di gravità e dallo sconvolgimento dei ritmi biologici».

— Che cosa ha provato dopo l'incidente del Challenger?

«Nessuno è perfetto. Ce la mettiamo tutta per costruire aerei sempre più sicuri, eppure molte persone, ogni anno, muoiono in volo. È inevitabile che questo accada, ogni tanto, anche con macchine che sono migliaia di volte più potenti e complesse degli aerei. Purtroppo, continueremo ad avere incidenti e vittime nello spazio: è nella logica delle cose».

— Dopo quella tragedia, però, la Nasa fu giudicata con molta severità.

«La Nasa è come un essere umano e, quindi, non è perfetta. Dopo gli anni della giovinezza, quelli dell'Apollo, è entrata nella mezza età, con qualche acciacco, qualche improvviso cedimento».

— È realistico parlare di un ritorno sulla Luna e della sua colonizzazione?

«In futuro questo sarà certamente possibile. Io però credo che, nei prossimi anni, sarà Marte l'obiettivo principale: è molto più simile alla Terra, ha un'atmosfera, anche se sottile, ha un bel po' d'acqua ghiacciata ai poli ed è possibile che, un tempo, abbia ospitato qualche elementare forma di vita, oggi scomparsa».

— Tornerebbe sulla Luna?

«Credo proprio di no. Preferirei di gran lunga andare su Marte. Sarebbe un viaggio lungo, ma ne sarei davvero felice. Non potendolo fare, mi accontento di scrivere un libro sull'argomento e di collaborare ai progetti della Nasa».



AGOSTO, SI PARTE

Agosto è alle porte, si va in vacanza. Mare, montagna, il ritorno al paese, la scomodità avventurosa del camper lanciato sulle strade della Turchia o invece bagnino-ombrellone-pizzeria, «stessa spiaggia stesso mare» del tutto previsto? Abbiamo chiesto a dipendenti Fiat di tutt'Italia «dove andate quest'anno?» e «che cosa vi aspettate da questa vacanza?». Qui di seguito trovate le loro risposte. Ma l'appuntamento è a settembre: al ritorno ci faremo raccontare com'è andata: impressioni, delusioni, imprevisti, il ricordo più divertente (strano-piacevole-spiacevole) dell'estate '89.

Le ferie dei dipendenti Fiat

DOVE ANDRANNO COSA FARANNO

Rosa Destefanis, centralino telefonico Mirafiori — Torino.

Con il marito Loris, 43 anni, il figlio undicenne Fabrizio e due famiglie di amici andrà in Francia a navigare sui fiumi e i canali della Bretagna in una casa galleggiante. Partenza da Nantes.

E' il terzo anno che si ripete questa vacanza-viaggio (sono già stati in Francia sulla Loira, e in Olanda) e le aspettative sono abbastanza precise: «E' una vacanza diversa — ci dice la signora Destefanis — avventurosa, costellata da piccoli imprevisti. Sul fiume ti senti un po' un pioniere. Ma è anche rilassante: in barca si va a otto chilometri l'ora, si scivola sull'acqua senza disturbare gli animali che vivono sulle rive, aironi, anatre, cigni. In più, la libertà: quando si trova un angolo tranquillo ci si ferma a mangiare, si dorme in un'ansa sotto gli alberi, ci si sveglia nel silenzio del canale».

- E i contatti con la terraferma?

«Con le biciclette in dotazione qualcuno va al paese più vicino... e torna con il pane fresco».

Carlo Alberto Zualdi, impiegato settore amministrativo — Auto Termoli.

Ventisette anni, scapolo, laureato in Economia, neoassunto (lavora alla Fiat da pochi mesi nel settore amministrativo), si imbarca il 7 agosto all'aeroporto di Fiumicino, rotta Roma-New York-Boston. A Boston lo aspettano due settimane in un college. Nei suoi progetti c'è una vacanza «studio + divertimento»: al mattino lezione, al pomeriggio e alla sera in giro per la città.

Carlo Alberto è già pratico della vita del college (ha trascorso parecchie estati in Inghilterra), sa bene l'inglese (dice con modestia «Me la cavo»), ora vuole familiarizzare con la cultura, i costumi e le tradizioni americani.

«Conto di conoscere un sacco di gente — spiega — e di divertirmi moltissimo».

Francesca Boschetto, impiegata ufficio approvvigionamento materiali — Termoli.

Per la signora Francesca le vacanze sono viaggi: la Turchia come l'Olanda o i fiordi della penisola scandinava. Quest'anno la meta è un po' più lontana e un po' più esotica: la Terra Santa e la Siria, toccando Petra, Gerusalemme, il Mar Morto, Nazareth, con una puntata in terra egiziana, all'oasi di santa Caterina, da cui raggiungere il Monte Sinai.

Un viaggio (organizzato, date le difficoltà pratiche del visto) che lei prevede «interessante ed emozionante». «Penso che farà molto caldo — aggiunge Francesca — ma in un altro momento dell'anno è difficile trovare i giorni adatti».

Partenza il 10 agosto da Roma, rientro previsto il 22. Compagni di viaggio: il fratello, la cognata e una coppia di amici torinesi (la signora Boschetto abita a Termoli dal 1976 ma è piemontese).

Giorgio Pecchi, Centro Elaborazione Dati Fiat Geotech — Modena.

Da alcuni anni ha «inventato» con la sua numerosa famiglia (fratelli, sorelle, cugini) una curiosa spedizione, a metà fra la camminata salutare e la gara

di sopravvivenza, a cui partecipa con moglie e figli: l'Asen Trophy, quest'anno alla 5ª edizione, nei boschi sopra il Lago Maggiore.

«Tutto è nato da una scommessa — ci racconta Pecchi (45 anni) Vedere se dopo un anno di vita sedentaria ce la facevamo a percorrere una settantina di chilometri in dieci giorni. L'esperimento è riuscito meglio del previsto: un divertimento, una fatica rilassante che cancella stress e tensioni, un'occasione di stare in famiglia».

L'impresa dura una decina di giorni. Sei-sette adulti, una decina di ragazzi fra i 9 e i 17 anni, gli asini (otto quest'anno) carichi di tende, pentole e provviste, si pianta il campo base a 1200 metri e si esplorano gli antichi sentieri nella zona del Verbano.

Nel gruppo ci sono un'infermiera diplomata e una guardia forestale (in pensione), il collegamento tramite CB con le valli assicura i soccorsi in caso di pericolo. Tutto organizzato, ma qualche imprevisto arriva sempre, a garantire l'avventura. Un anno un temporale di violenza spaventosa, un anno un'invasione di pecore, un anno il gruppo è stato attaccato da un branco di cavalli selvatici.

E al 5º Asen Trophy che cosa succederà?

Francesco Stella, Fiat Allis di Lecce, collauda spedizioni.

Qualche incertezza, quest'anno, per la meta delle ferie in casa Stella: l'Austria con Vienna, Salisburgo, i paesini di montagna, oppure la Spagna, mare, sole e paella? «Dipenderà dal tempo — spiega France-

QUEI GIORNI FELICI DA RICORDARE

di **LUCIANO CURINO**

C'è una giovane coppia che fa vacanze a briglia sciolta. Un anno decide il viaggio all'estero, l'anno dopo è in crociera sul Nilo. Poi il villaggio turistico nel Gargano o in un'isola greca. Fa amicizie e ogni giorno si combina qualcosa assieme, e si sa com'è: molta brigata vita beata. C'è il bagno di mezzanotte, si fanno le ore piccole in discoteca nel tentativo di familiarizzarsi con il *sirtaki*, si rincasa cantando. Lui è giovialone, dirige i cori, racconta barzellette, vince il torneo di bocce. Lei è eletta «miss spiaggia» o qualcosa del genere. Insomma, vacanze da leoni, spensierate e intense.

Poi, ecco questa coppia in una «spiaggia familiare» con il figlio di pochi mesi, sta in una pensioncina dall'aria tranquilla. Le giornate sono tutte uguali, l'orario è stabilito dalle pappe e dal sonno del bimbo. Passeggiate con la carrozzina nel viale dove altre coppie passeggiano con carrozzine. Vanno in spiaggia con il figlio quando non c'è il sole forte, e stanno sotto l'ombrellone a parlare di omogeneizzati e fosfatine, di pediatria e pue-

ricultura con quelli dell'ombrellone accanto. Se trovano una baby sitter per un paio d'ore, dopo cena fanno quattro passi ma non sono del tutto tranquilli. A dormire presto. Vengono svegliati da un coro di nottambuli e li mandano al diavolo mentre tendono l'orecchio per sentire se la creatura continua a dormire.

Il bimbo ha tre, cinque anni ed è ancora lui a dare il tono alla vacanza della famiglia. Esige che il padre inginocchiato sulla sabbia lo aiuti a fare castelli, improvvisamente cambia idea, vuole giocare al pallone e bisogna giocare con lui finché ne ha voglia. Non va perso d'occhio quando è in acqua, pronti ad andarlo ad acchiappare appena si allontana da riva. E prontissimi ad andare a tirarlo fuori dalle risse con altri bimbi. Si deve insegnargli a nuotare e portarlo sul moscone.

Passano due o tre anni e il piccolo scriteriato vuole maschera e pinne, vede un coetaneo con il gommone e vuole il gommone, un altro con il retino per pescare e lo vuole subito. Bisogna sempre stargli dietro perché tende a cacciarsi nel guai. E' avido di gazzose e di gelati, a un certo punto gli si

dice basta e fa storie, tiene il broncio. Adesso ha l'età che si può portarlo fuori la sera, almeno fino a un'ora decente, e si esce tutti e tre per una passeggiata e poi a prendere il fresco ai giardini pubblici, dove ci sono altre coppie con figliolotti. Si chiacchiera, i bimbi giocano, se si sta un po' senza vederli né sentirli si va in giro a cercarli. Ritrovati e strapazzati, tengono il broncio.

Qualche anno dopo il figlio è un ragazzino ed è rimandato in un paio di materie. L'esame di riparazione è una spina nella vacanza della famiglia. Si studia tutti assieme e ci sono cupezze giornate di pessimismo. Ancora un anno o due e adesso il figlio è smanioso di indipendenza, esce in barca con le ragazze, dice non aspettarlo per cena perché va in pizzeria con amici. Fa vita di gruppo e il ritrovo è un baretto con juke-box che va a rotta di collo. E i genitori con la paura inconfessata che nel clan giri lo spinello. La sera il figlio non sta mai a casa. Dopo una certa ora, comincia l'attesa di padre e madre, che vanno a letto ma non riescono a dormire finché non lo sentono rincasare.

Un'estate i genitori vanno soli in vacanza. Il figlio è con amici in giro per il mondo con zaino e sacco a pelo. Pensano di avere finalmente, dopo tanti anni, una vacanza senza affanni, liberi di fare quello che vogliono, se gli va di andare in discoteca e fare lunga la notte, bene: ci vanno. Questo pensano, ma niente discoteca e non fanno nessuna delle altre cose di quelle vacanze spensierate e intense che avevano immaginato di nuovo possibili. Si accorgono di non avere più l'età.

In fondo, a pensarci bene, non sono le «vacanze da leoni» che rimpiangono, ma quelle venute dopo e che soltanto adesso sembrano bellissime: le vacanze delle passeggiate con la carrozzina e con i castelli di sabbia, e quelle quando la sera si andava tutti e tre ai giardini. La sua gioia per il gommone e quando bisognava andare a tirarlo fuori da una rissa: ecco altri bei ricordi. Perfino quella vacanza passata a preparare l'esame di riparazione e quelle quando non ci si addormentava prima di averlo sentito rincasare adesso mettono nostalgia alla coppia non più giovane, che aspetta una sua telefonata o una cartolina.



GUIDA PER EVITARE GAFFES ALL'ESTERO

sco, 46 anni, il padre — se farà molto caldo andremo al nord, se l'estate sarà mite sceglieremo la Spagna. Comunque, camper.

Stella e famiglia (e gli amici che dividono l'estate con loro) sono infatti appassionati della libertà che regala questo tipo di vacanza: andare, senza problemi di scadenze o di orari; dormire in riva al mare, in mezzo a un prato o sulla piazza di una città; fermarsi in un campeggio, fare amicizia con altri turisti che amano la scomoda-comodità della casa su quattro ruote.

Stella usa il camper anche per andare al lavoro. «E' un mezzo di trasporto comodo e sicuro — spiega — si viaggia alti sulla strada, d'estate si sta più freschi». E anche i suoi ragazzi (14 e 11 anni) stanno crescendo «camperisti»: dopo il viaggio dell'anno scorso, in Olanda, i più ansiosi di partire sono proprio loro.

Giuseppe Segalini, pensionato Fiat Engineering — Torino

In marzo ha visitato l'Egitto, a settembre andrà in Spagna, il mese d'agosto invece lo passa in città, come ogni anno.

«Ho sempre fatto le vacanze in epoche diverse dalle ferie classiche, anche quando lavoravo — dice Segalini, 62 anni di cui 40 passati alla Fiat — Quando i figli erano piccoli (sono tre, ora tutti sposati) appena finivano le scuole prendevamo la macchina e via. Fuori stagione è meglio: gli alberghi sono meno cari, ti trattano meglio».

Così ad agosto Segalini si gode Torino, «così bella: più silenziosa, più vivibile». «Me ne vado in giro per le strade e le piazze mezza vuote — dice — ogni volta riscopro qualche angolo». Nato in Svizzera, a Locarno, da padre emiliano, Segalini è convinto che Torino sia la città più bella.

E quest'anno ha una ragione in più per stare a casa: la sua figlia più giovane ha avuto da pochi giorni un bambino, lui sarà impegnato a fare il nonno.

Franco Brunello, operaio Laverda — Breganze

Per Franco Brunello, 34 anni, istruttore nazionale di sci alpinismo, l'agosto '89 vuol dire Perù: due settimane di trekking sulla cordigliera di Guarà per acclimatarsi, poi dieci giorni di scalate importanti: il Nevado Pisco (5400 metri) e l'ancor più impegnativo Huascarán (6700 metri) che richiede tre giorni di salita e tre di discesa. E alla fine, per «riposarsi», in giro per le località più caratteristiche del Paese, dal lago Titicaca, a Cuzco e al Machu Pichu.

Una vacanza da esploratori («ma ci sono anche tanti alberghetti, non dormiremo sempre sotto la tenda» dice lui), perfetta per uno che il 90 per cento del tempo libero lo passa in montagna e che dopo essersi «fatte» tutte o quasi le cime di casa, ha partecipato a tante spedizioni in giro per il mondo, compreso un «6000» in India.

L'unico problema in questo momento è la partenza: Brunello e l'amico che divide questa vacanza con lui (in Perù saranno accompagnati da una guida del posto, un vecchio amico) non hanno ancora il biglietto d'aereo. Sono, fiduciosamente, in lista d'attesa.

Antonino Muntoni, 49 anni, impiegato all'Alfa Lancia di Chivasso — Torino

Tutti gli anni, ad agosto, il rito si ripete. Stesso itinerario, stessa destinazione: Carbonia, in Sardegna. Per la famiglia Muntoni vacanza è sinonimo di ritorno al paese, a rivedere i parenti, gli amici, i luoghi e le persone dell'infanzia. «Viaggiamo in traghetto da Genova a Cagliari, e poi in auto fino a Carbonia. Siamo in quattro: io, mia moglie Agnese e i figli Roberto, di 22 anni, e Claudio di 17». Qual è la loro giornata-tipo? «I ragazzi si ritrovano con i figli dei miei amici. Io mi alzo molto presto e vado a pesca di frutti di mare. Pomeriggio in spiaggia o a girovagare per il sud della Sardegna, alla scoperta di angoli suggestivi. Alla sera, ci si ritrova sulla piazza del paese, a raccontarsi un anno di vita».

Maria Luisa Ficetti, 33 anni, impiegata alla Fiat Ferroviaria di Savigliano — Cuneo

«Agosto in montagna: passeggiate e silenzi. E' la vacanza che abbiamo scelto. Io e mio marito amiamo la tranquillità. Niente di meglio, quindi, che un posticino non troppo affollato, come Entracque, in valle Gesso, a 1000 metri di altitudine. Renato si dedicherà alle escursioni, io e mia figlia Francesca, di 3 anni, faremo piccole gite nel parco dell'Argentera. Il clima è ideale, sopraggiunge per i bambini. Ci piace la vita a contatto con la natura, prendere il sole sui prati, leggere, chiacchiere con gli amici, mangiare bistecche alla brace all'aperto, scatenarci in discoteca».

E' deciso. Quest'anno niente vacanze «mare-spiaggia-pedalo». Facciamo un viaggio alla scoperta di luoghi, persone, lingue, consuetudini diverse. Destinazione: un Paese esotico, insolito, sconosciuto. L'importante è che sia lontano. Passaporto, visti, vaccinazioni, macchina fotografica sono pronti. Si parte.

Eccoci in terra straniera: tutto è nuovo, forse troppo. La cosa più facile? Sentirsi a disagio, creare situazioni di imbarazzo, commettere involontarie scortesie. Evitare le gaffes si può. Basta informarsi, prima di partire, sulle consuetudini e i costumi del paese scelto. Buone guide turistiche, i consigli degli amici: tutto può servire per imparare a visitare un paese da «viaggiatore» e non da turista.

Ecco un piccolo *vademecum* di comportamento: cosa fare e cosa non fare, in alcuni Paesi extraeuropei, per evitare brutte figure.

EGITTO

Il venerdì è giorno festivo, per i musulmani. Non stupitevi, quindi, se uffici e negozi sono chiusi. La settimana lavorativa inizia il sabato e termina il giovedì. Da fare: togliersi le scarpe prima di entrare in una moschea; è preferibile, per una donna, essere sempre accompagnata da un uomo; una donna che passeggia da sola può essere oggetto di fastidiose «attenzioni». Da non fare: indossare abiti succinti; bere bevande alcoliche (sono proibite) quando si è in compagnia di un egiziano; in una conversazione, evitare di parlare dei problemi politici medio-orientali. Buoni argomenti sono il cotone (i manufatti tessili rappresentano una «voce» importante dell'economia del paese) e l'antica civiltà egizia.

Silvia Leoni, 25 anni, impiegata alla Teksid — Torino

«Quest'anno mi regalo un viaggio esotico alla scoperta dell'Egitto. E' un percorso-avventura organizzato da una agenzia specializzata in vacanze alternative. Cosa mi aspetta? Un bagno nel Mar Rosso, il fascino della Valle dei Re a Luxor, una sosta nelle oasi del deserto libico, la diga di Assuan, una puntata ad Alessandria d'Egitto. E poi alberghetti, sacco a pelo, scarpinate sotto il sole, le piramidi di Giza e una fame da lupi (considerando la poco allettante cucina egiziana). Cosa mi aspetto? Incontrare dei compagni di viaggio simpatici, trascorrere venti giorni indimenticabili, conoscere la cultura e le usanze del popolo egiziano, tornare a casa entusiasta, a dispetto dei prevedibili disagi e imprevisti. In valigia metto un pizzico di capacità di adattamento e una grande curiosità».

Rosa Iovine Ercolano, 40 anni, impiegata all'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco — Napoli

«Sole, spiaggia, mare: è la formula delle nostre vacanze. La meta è Diamante, località turistica in provincia di Cosenza. Sarà un'occasione per stare tutti insieme: con mio marito Giovanni, i figli Francesco di 7 anni e Roberta di 5, il suocero e mia madre, le

KENYA

Si pronuncia come si scrive (solo gli inglesi dicono Kinia), dal nome del moderno fondatore Jomo Kenyatta. La lingua più diffusa è lo swahili. La prima parola che s'impara è *jambo* (si pronuncia «giambo») che corrisponde al nostro «ciao». La seconda e la terza sono *acuna matata*, cioè «nessun problema». In queste parole c'è tutta la filosofia di vita dei kenoti: non avere fretta, tutto si risolve. Da non fare: soprattutto nei piccoli villaggi, è consigliabile

verso la Mecca. E' buona norma, comunque, non mostrarsi impazienti. Da fare: la migliore forma di adulazione verso un arabo è dire *Inshallah* che significa «se Dio vuole»; l'espressione è usata comunemente per dire *okay*. Da non fare: sedersi di fronte ad una persona mostrando la suola delle proprie scarpe. E' considerato un gesto offensivo, così come chiamare maomettani i musulmani, bere bevande alcoliche e mangiare carne di maiale se si è in compagnia di arabi.

prezzo della corsa e assicurarsi che l'autista conosca il luogo di destinazione (altrimenti si rischia di perdersi). Lo stesso vale per i taxi, che sono introvabili nel tardo pomeriggio. Durante la conversazione non parlate di affari personali e della povertà del Paese. Gli uomini non devono rivolgere la parola ad una donna sola in pubblico. Da fare: donare frutta o caramelle; parlare delle tradizioni indiane, di altri popoli e Paesi stranieri; togliersi le scarpe e gli oggetti di cuoio (cinture, borse, portafogli) prima di entrare nei templi. Si lasciano sulle scalinate e, in genere, si ritrovano all'uscita.

GIAPPONE

La forma di saluto più diffusa è l'inchino: è segno di gentilezza, molto apprezzato in uno straniero. Da non fare: non chiamare mai un giapponese con il solo nome di battesimo (se riuscite ad individuarlo); lo possono fare solo i familiari e gli amici più intimi. Basta dire l'ultimo nome della persona aggiungendo, la parola *san*. In conversazione, evitare assolutamente di parlare della seconda guerra mondiale. Da fare: sorridere spesso, muoversi con garbo, indossare abiti sobri.

THAILANDIA

Da non fare: mai calpestare le soglie delle case (secondo la tradizione, vi risiede uno spirito); non indicare nulla con i piedi; non toccare la testa di una persona, neppure quella di un bambino, perché è ritenuta la sede dell'anima. Non parlare di politica, della famiglia reale e della religione. Da fare: mostrarsi gentili e salutare alla maniera Thai. Il saluto comune è il *wai* e consiste nel congiungere le mani sul petto in posizione di preghiera.

Fiona Valentino

Le usanze e la lingua di alcuni Paesi espongono il turista a una serie di imbarazzanti figure. Vediamo quali sono i rischi più comuni, le cose da non fare e quelle raccomandabili

HONG KONG

Gli abitanti sono riservati e formali. Da non fare: indossare abiti bianchi o blu (sono i colori del lutto); non parlare della situazione politica che è molto complessa. Da fare: se si porge qualcosa lo si deve fare con le due mani (mai con la sinistra) e ringraziare spessissimo con *doe-jay*.

INDIA

La popolazione è composta da indù (non mangiano carne bovina) e da musulmani (non mangiano carne di maiale, non bevono alcolici). I *sikh* ortodossi indossano il turbante, non fumano, non si tagliano i capelli. Da non fare: le vacche sono animali sacri. Passeggiano per le strade, sul marciapiedi (quando ci sono), dappertutto insomma. E' inutile spazientirsi. I mezzi di spostamento più comuni sono i «risciò» a motore e quello a due ruote: è bene stabilire in anticipo il

MEDIO ORIENTE

La tradizione religiosa islamica prevede cinque «soste» durante il giorno per pregare. In quel momento tutto si ferma. Non ci si aspetta che i visitatori facciano altrettanto o che si volgano

mie sorelle e i nipotini. Durante l'anno, non abbiamo molte occasioni per incontrarci. Si vive un po' di corsa, ognuno con i suoi impegni. Così abbiamo deciso per una villeggiatura dedicata alla famiglia. Abbiamo affittato due appartamenti, vicini al mare, e pensiamo di trascorrere giornate tutte riposo e divertimento. Abbiamo già un'idea del programma: al mattino, chiacchiere e bagni, nel pomeriggio passeggiate, compere e qualche escursione nella zona».

Rosanna Rastelli, 36 anni, impiegata alla Fiat Ferroviaria di Savigliano — Cuneo

«Quest'anno abbiamo scelto un villaggio-vacanze a Santa Teresa di Gallura, in Sardegna. Quindici giorni di relax e divertimento. C'è tutto quello che desideriamo: il mare per mio marito Antonio, appassionato di immersioni e di vela; la piscina per mio figlio Marco, di 7 anni, che ci starà a mollo per ore; la possibilità per me di praticare yoga o altre attività che durante l'anno sogno soltanto. Il tutto in un ambiente allegro e super-organizzato. Viaggeremo in aereo da Milano a Olbia. Sarà il primo volo di nostro figlio e speriamo che sia interessante».

(A cura di Graziella Teta e Maria Pia Torretta).



Speciale Vacanze

ATTENTI AL SOLE



Da qualche anno, con l'arrivo dell'estate, i medici rinnovano gli appelli alla prudenza. Troppo sole fa male, dicono. Ma il sole non è soltanto «nemico della pelle», ha una funzione indispensabile per l'organismo. In questa pagina ve ne raccontiamo pregi e difetti. A voi la scelta, ma con misura



La nostra stella

Il Sole dista da noi 149 milioni 600 mila chilometri e ha un diametro di un milione 392 mila, corrispondente a più di tre volte la distanza dalla Terra alla Luna. Il valore della sua massa, in tonnellate, è 199 seguito da ventinove zeri: 322.270 pianeti come la Terra. Il Sole funziona come una gigantesca bomba all'idrogeno. La sua potenza è di 380 mila miliardi di miliardi di kilowatt. Durante le eclissi, sono visibili a occhio nudo la «cromosfera», un sottile arco roseo in continua agitazione come l'erba di un prato mosso dal vento, e la «corona solare», sfumata in magnifici pennacchi, che splende a oltre un milione di gradi e si spinge fino a una distanza di otto milioni di chilometri. Nella foto: il Sole durante l'eclisse del 12 novembre 1966.

PERCHE' FA BENE

Fare a meno del sole? Che assurdità. Ma se lo sanno tutti che il sole è vita.

E non è soltanto un modo di dire: il sole favorisce le funzioni biologiche dell'organismo, ed è essenziale per il metabolismo della vitamina D, quella che rende le ossa più robuste.

Anche le persone anziane, d'estate, dovrebbero stare all'aria aperta, far respirare un po' il corpo sempre chiuso dentro i vestiti. Forse se le nonne fossero un po' meno pudiche sarebbe meno diffusa l'osteoporosi, malattia delle ossa fragili di cui soffrono tante persone anziane.

E poi ci sono molte malattie della pelle a cui il sole regala un miglioramento dall'acne, dalla dermatite seborroica, alla psoriasi ad affezioni del cuoio capelluto che provocano la caduta dei capelli.

E veniamo al cancro: intanto, gli esperti dell'Istituto dei Tumori di Milano hanno dichiarato che il sole non è responsabile del melanoma (i tumori della pelle più pericolosi); poi, a leggerle bene, anche le comunicazioni più allarmistiche precisano che la minaccia riguarda le popolazioni nordiche e non quelle mediterranee, e non consigliano la rinuncia, ma mettono in guardia dai rischi di un'esposizione eccessiva.

Nessun medico vi dirà: «il sole fa male», senza aggiungere: «se preso male». E «male» vuol dire: tintarella ad ogni costo e a marce forzate; nelle ore più calde della giornata, quando si è maggiormente esposti ai raggi Uvb che scottano e irritano (mentre gli Uva, quelli che abbronzano, predominano al mattino e verso sera: con l'ora legale, entro le 11 e dopo le 5 del pome-

riggio); magari, per accelerare, servendosi di prodotti solari che non fanno respirare la pelle o che, invece che da filtro, si comportano come una lente; non rispettare il campanello d'allarme rappresentato dall'eritema.

Ma allora la colpa è nostra, non del sole.

Quindi, senza stare a dire «5 minuti il primo giorno, 10 il secondo» (tanto nessuno lo fa): idratare la pelle «prima» e «dopo», esporsi gradualmente e con giudi-



zio, non fare le lucertole ma muoversi ogni tanto, che l'abbronzatura viene anche meglio... A queste condizioni il sole fa bene a tutti, perfino ai bambini piccoli, purché li teniate lontani dalla spiaggia nelle ore più calde, e sempre a capo coperto.

PERCHE' FA MALE

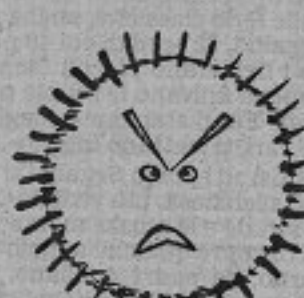
Ma guardateli a fine estate, i fanatici della tintarella: pieni di rughe, gialli come limoni, o color cuoio che sembrano pellirose. Belli? Brutti? Invecchiati di dieci anni.

Del resto, ormai è provato: il sole è il nemico numero 1 della pelle, la sciupa, la disidrata.

E questo è il risultato finale. Mentre il «rito» si compie, le spiagge sono piene di vittime: arrosamenti, gonfiore, pruriti, scottature (perfino ustioni di 2° grado)... E

le macchie brune così antiestetiche, che ci si ritrova in faccia un'estate e si portano dietro per anni, puntuali ad ogni abbronzatura?

Dicono: per evitare scottature ed eritemi bisogna proteggersi con creme e filtri solari. Ma sono proprio certe creme e oli a base di bergamotto a macchiare la carnagione, mentre quelli che contengono vaselina possono peggiorare l'acne e gli «impuristi» vegetali causano fenomeni di fotosen-



sibilizzazione. E anche tutta una serie di farmaci (tra cui tetracicline, diuretici, pillola anticoncezionale, antibiotici orali) abbinati al sole provocano un sacco di guai.

Dovrebbero essere cauti soprattutto i «visi pallidi»: più la pelle è chiara (cioè povera di melanina, la sostanza responsabile dello scurimento), maggiore è lo sforzo che fa per diventare nera. Tanto che le persone «a rischio», quelle con capelli biondo-rossi, occhi azzurri e lentiggini, e quelle con molti nei, se esagerano possono andare incontro a degenerazioni cutanee tumorali.

Perfino una delle voci del decalogo anticancro diffuso dall'Organizzazione Mondiale della Sanità è dedicata a questo problema: «Evitate l'eccessiva esposizione al sole, specie se avete la pelle chiara — raccomanda — è certo che può essere dannosa all'organismo; quelle comunemente si chiamano scottature rappresentano un trauma notevole per la cute».

Ma queste cose, ormai, sono in tanti a saperle. Pochi sanno invece che il sole danneggia anche i reni. La vitamina D attivata dai raggi ultravioletti fa passare nel sangue il calcio presente nell'intestino, che normalmente viene assorbito solo in minima parte. Per questo in estate le coliche renali sono più frequenti. E i bagnini (dicono le statistiche) soffrono di malattie renali quaranta volte più degli altri.

Maria Pia Torretta

COM'E' DELIZIOSO ANDAR...

Il problema delle vacanze è di impedire agli altri di rovinare le vostre. Lo ha detto Oscar Wilde ed è ancora attuale.

● Si parte alle due di notte per evitare il traffico e si scopre che lo stesso calcolo è stato fatto da altre centomila famiglie.

● I posti tranquilli non restano tali per molto tempo. Ecco, per esempio, una famigliola che trova un luogo appartato per stare un po' in santa pace. Dopo una decina di minuti passa un'altra famigliola, vede, dice: perbacco, se quelli si sono messi lì ci sarà una buona ragione. Si accomoda e da questo momento le famigliole arrivano a frotte, il posto è presto densamente popolato, con grida, richiami, radiole e mangianastri, si gioca a calcetto.

● Il pellegrinaggio da una trattoria all'altra per trovare un posto, se va bene c'è da aspettare mezz'ora, tre quarti d'ora. I camerieri sono sfiniti, nervosi. Prezzi fluttuanti e imprevedibili, mai moderati.

● Se si ha lo scafo di plastica con motore le migliori ore della giornata si consumano in problemi di ormeggio, di candele sporche e filtro della benzina. Lunghi tragitti sotto il sole con taniche di carburante, una per mano, oppure con motori marini da venti chili in su.

● Sul gommone si caricano salvagente a giubbotto, remi di scorta, lampade di segnalazione, razzi per chiedere soccorso e altre attrezzature previste dalla legge per la sicurezza dei naviganti. Sicché resta poco spazio per i naviganti, che rischiano di cadere in mare.

● Il programma del «tour tutto compreso» è pieno di immagini di mare, paesi soleggiati e belle ragazze. Prima di guardarle bisogna leggere con attenzione quello che sovente è scritto in caratteri molto piccoli. E interpretare. Per esempio, se si legge: «In caso di indisponibilità di posti, l'albergo potrà essere sostituito con uno di uguale categoria, o di categoria inferiore», si può preve-



dere di avere molte probabilità di finire in quello di categoria inferiore, perché quando si arriverà quello di categoria superiore sarà già completo.

● Quindici giorni di navigazione in un cabinato possono rompere amicizie fraterne. Perché nei dodici metri di una barca la convivenza non è mai facile e l'insofferenza reciproca può rendere infernale questo tipo di vacanza. Conviene dire che si ha un attacco di appendicite, scendere nel primo porto e rincasare in treno o in aereo.

● Vacanze all'estero programmate da tre mesi. Occorre il passaporto. Per chiedere il rilascio o il rinnovo si aspettano gli ultimi giorni e si scopre che altre migliaia di cittadini hanno aspettato anche loro gli ultimi giorni. Ressa all'ufficio passaporti della questura, code schizofreniche che durano ore.

● Nolosissime serate autunnali e invernali a casa di un amico che proietta un centinaio di diapositive della sua vacanza. Bisogna fingere un interesse che non si ha, si soffocano sbadigli mentre l'amico spiega ogni immagine, tira fuori i suoi ricordi.



IL FAI DA TE PER STARE BENE

Precauzioni, consigli, divieti e obblighi di un'estate in buona salute. In questa pagina: le cose da fare e da non fare per evitare i rischi della vacanza, i piccoli e grandi malanni delle ferie. Naturalmente non ci sono tutti, l'elenco sarebbe troppo lungo



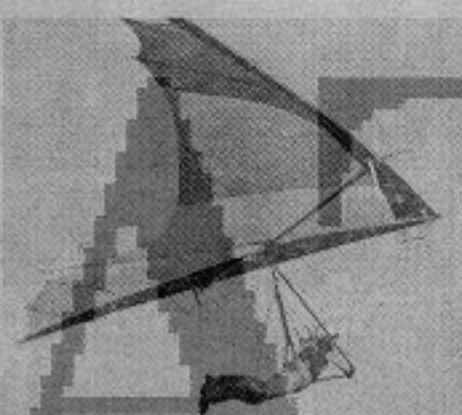
Per chi guida

Il viaggio è uno dei momenti più delicati della vacanza, chi passa molte ore al volante deve avere alle spalle due o tre notti di buon sonno. L'immobilità e la fatica della guida accumulano tossine: ogni due-tre ore fermarsi per fare quattro passi, sciacquare il viso, riposare gli occhi. Spuntini con alimenti digeribili e ricchi di calorie (prosciutto, parmigiano, frutta, marmellata); bere acqua o succhi di frutta. Prontezza di riflessi e tenuta muscolare sono al meglio tra le 8 e le 20.



Le vaccinazioni

Consigliate: antitetanica per tutti (il richiamo se sono passati più di quattro anni dall'ultima); immunoglobuline contro l'epatite A per chi affronta itinerari «esotici»; antitifica se si va in zone rurali di Paesi tropicali. Obbligatorie a seconda della nazione in cui ci si reca: antivaricella, contro la febbre gialla, anticolerica, chemioprofilassi antimalarica (importante: va continuata anche dopo il ritorno a casa). Le Usl forniscono vaccinazioni e certificati da esibire alle frontiere.



Sportivi d'estate

Improvvisarsi «atleti» dopo 11 mesi di vita sedentaria è pericoloso. Soprattutto nei primi giorni di vacanza dosare gli sforzi tenendo conto dell'età: fino a 30 anni anche senza allenamento è consentito ogni sport. Dopo i 35: proibiti esperimenti con deltaplano, parapendio, windsurf, climbing, pesca subacquea. Per tutti: nuoto, bicicletta, lunghe passeggiate, un po' di tennis (meglio il «doppio»). Dopo i 50: gradualità e prudenza comunque, l'elasticità muscolare diminuisce e i guasti si accumulano.



Piccola farmacia

Portate con voi per le emergenze (ma con l'augurio di non averne bisogno): un disinfettante intestinale (Bimix, Meraform), un farmaco contro la febbre, cerotti medicati di varie misure, compresse di garza e qualche benda, un collirio vaso-costrittore, un disinfettante cutaneo, un decongestionante nasale, qualche analgesico, il termometro, un preparato per il mal d'auto o di mare, pomate contro le bruciature e le punture, uno spray o un liquido repellente per gli insetti (Autan).



Disturbi «da viaggio»

Mal di mare, mal d'auto, mal d'aereo: in farmacia si trovano cerotti contenenti scopolamina che, applicati dietro l'orecchio, sono efficaci per alcune ore. Partire a stomaco pieno (cibi solidi) e in viaggio non mangiare o bere nulla. Se chi soffre è un bambino, distrarlo con un piccolo gioco, non le carte o la lettura che fanno stare a testa china. L'aereo e la macchina sulle strade di montagna possono dare disturbi all'orecchio (vertigini, ronzii, dolore e sordità momentanea); passano quando si scende di quota.

Prevenzione a tavola

Le malattie dell'estate si prevengono facendo attenzione a quello che si mangia: in paesi che non danno garanzie di norme igieniche niente gelati sfusi, niente insalate crude, acqua solo minerale. Vietatissimi i frutti di mare crudi: sono un filtro naturale e, in caso di acqua inquinata, concentrano all'interno colonte di germi. Non mangiare troppo per non sovraccaricare l'intestino: con il cambiamento di clima e di alimentazione e le perdite di potassio attraverso il sudore le infezioni intestinali sono diffusissime.



Mal di montagna

Raggiungendo quote elevate in modo non graduale (con la funivia) e senza adeguata preparazione fisica si può andare incontro a una serie di disturbi (mal di testa, debolezza, nausea, difficoltà respiratorie, batticuore) causati dalla diminuzione della pressione barometrica. In genere il malessere regredisce spontaneamente scendendo anche di poche centinaia di metri. Cautela per gli anemici, i cardiopatici, gli ipertesi e i soggetti con capacità respiratoria ridotta (per cui l'alta montagna è controindicata).



Punture d'insetti

Zanzare: per alleviare il fastidio fare impacchi di acqua fredda o ghiaccio, applicare una lozione disinfettante e una pomata antistaminica (l'istamina è responsabile dell'infiammazione e del dolore dovuto al veleno iniettato dall'insetto). Allo stesso modo si curano le lesioni irritanti delle meduse. Api, vespe, calabroni: estrarre il pungiglione con una pinzetta o la punta di un ago sterilizzato sulla fiamma, lavare con acqua tiepida e disinfettare. Per tenere lontani gli insetti, ottimo il rosmarino.



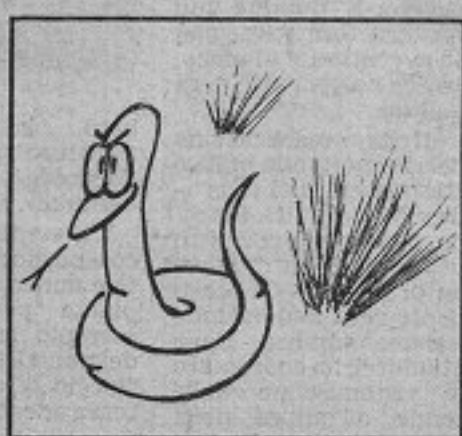
Quando fa troppo caldo

Quando la temperatura ambiente è molto elevata e l'aria è satura di umidità, il sudore non evapora, così il calore manda in tilt quella specie di termostato naturale che regola il nostro corpo, abbiamo mani e piedi gonfi, ci sentiamo debolissimi. I rimedi: fare bagni tiepidi, bere bevande fresche (ma non fredde), mangiare molta frutta. Nei climi tropicali attenzione alla siccità e al (pericolosissimo) «colpo di calore» che può causare batticuore, affanno, disidratazione e perdita di coscienza.



«Occhio» agli occhi

Polvere, vento, sudore, sabbia, troppo sole, riverbero sull'acqua o sulla neve... gli occhi si arrossano. Anche nuotando in piscina è facile contrarre infezioni (e a proposito: dopo un bagno in acqua di mare Anni 80 una doccia scrupolosa si impone) ed è possibile una recidiva delle allergie primaverili. Proteggere gli occhi con buone lenti fotocromatiche e polarizzate. Non prestare colliri né oggetti di trucco e di pulizia. Decongestionare gli occhi irritati con un impacco di camomilla.



Pericolo-vipere

Pericolo in aumento: ogni anno, nelle montagne abbandonate dall'uomo, le vipere crescono di numero. Per evitarle, «avvertire» del nostro arrivo facendo rumore (l'ultimo consiglio è vecchissimo: legare un campanello alla scarpa), non sedersi su mucchi di pietre calde di sole, non inflarvi le mani nude. Nelle gite in alta montagna portate sempre con voi il siero antivipere; se non l'avete e qualcuno del gruppo viene morsiato, in attesa di un medico fate un bendaggio stretto sopra la morsicatura e lavate.



Visita al centro di soggiorno Fiat di Marina di Massa dove centoquaranta bambini vivono una vacanza sul filo dell'avventura e dell'ecologia. Giorni ricchi di esperienze nuove e d'allegria

UN CAMPO-TENDA SOTTO LA PINETA

di FERDINANDO D'AMICO

Un campo-tenda sotto la pineta. E' questa la principale novità per i centoquaranta bambini che nel centro di soggiorno Fiat di Marina di Massa hanno scelto una vacanza sul filo dell'avventura e dell'ecologia. E' un campeggio immerso nel verde, con tutto ciò che serve a renderlo divertente e piacevole.

L'idea è semplice: offrire ai bambini, dagli 11 ai 12 anni, un contatto diretto con la natura, affinché possano scoprire i misteri e l'importanza del giusto equilibrio tra l'uomo e il suo ambiente. In questa direzione, i responsabili dei centri Fiat Verdeblu hanno inserito in programma una serie di iniziative che si integrano con l'esperienza di vita in un campo-tenda: una gita all'oasi Lipu (Lega italiana per la protezione degli uccelli) di Massaciuccoli che offre ospitalità a svariate specie di volatili e un'escursione alla riserva naturale dell'Orecchiella, nella Garfagnana (Lucca). Sono previsti, inoltre, alcune lezioni di orientamento per insegnare ai ragazzi l'uso della bussola e la corretta interpretazione delle carte geografiche e topografiche, e un mini-corso di mimetizzazione a fini strettamente naturalistici. E', dunque, una vacanza formativa, che all'avventura e al gioco, unisce nozioni utili per i ragazzi.

«Nella realizzazione del campo-tenda nulla è stato lasciato al caso — dice Maria Luisa Patroni, direttrice del centro di vacanza Fiat di Marina di Massa —. Il presidente della Federazione italiana survival, Enzo Maulucci, ha coordinato la sistemazione delle tende all'ombra della nostra pineta 2. Possiamo contare sulla collaborazione dei migliori esperti».

«Il campo-tenda — precisa Gianluca Cozzolino, economo provveditore del Centro di soggiorno — assicura la presenza di un animatore ogni dieci bambini. Un controllo ottimale per iniziative di questo genere. L'esperienza naturalistica si integra con i nostri metodi di organizzazione del tempo li-



Alcuni momenti della giornata a Marina di Massa: il riposo in pineta, la gara di Bmx, i tuffi dallo scivolo

bero, adattando le strutture alle attività adeguate all'età dei bambini».

L'avventura diventa così un gioco affascinante e nuovo. Il folto della pineta permette, per esempio, la costruzione dei ponti tibetani: un intreccio di corde, ad altezza adeguata ai piccoli ospiti, che regala emozioni alla «Indiana Jones». I rami raccolti nel bosco e ricoperti dal fogliame diventano un riparo «tropicale» e un pretesto per conoscere, con l'aiuto dell'animatore, usi e costumi di popoli lontani. Interessanti anche le lezioni per riconoscere le tracce degli animali e i documentari sulla natura.

Al campo-tenda di Marina di Massa interverrà Silvano Borrelli,

ospite tempo fa su Rai-tre del programma di Mino Damato «Alla ricerca dell'Arca». E' un esperto che guiderà i ragazzi nel mondo dell'archeologia sperimentale. Ed è previsto un viaggio nelle attività artigiane della preistoria: la costruzione di zattere antiche, la cottura di terracotte nel forno neolitico, con tutte le conseguenti scoperte che offre la conoscenza del passato.

L'ora del pranzo e della cena, tempo permettendo, è altrettanto stimolante. Di fronte alle tende, un «gazebo» ricoperto da stuoie di canna ospita la cucina da campo: grigliate all'aperto e barbecue completano il divertimento dei bambini che, con la collaborazione degli animatori, provvedono in prima

persona, imparando a organizzarsi tra di loro, a cucinare e a distribuire il cibo.

«Di anno in anno il servizio migliora — spiega Paolo Fiori, responsabile del campo-tenda e capo animatore —. Tutti riconoscono che i bambini si divertono di più e si muovono liberi, non più inquadrati come tanti soldatini. Le occasioni di gioco si moltiplicano: anche l'apporto di nuovi elementi, come la televisione, il videoregistratore e la telecamera rende possibile l'organizzazione di attività complementari che riescono a stimolare la creatività e l'immaginazione».

Al di fuori del campo-tenda, l'animazione segue il tradizionale ritmo delle giornate colorate:

rossa per lo sport, blu per la piscina o il mare. L'arancione è il colore della libertà: accompagnati dalle «signorine», i bambini possono uscire dal centro di soggiorno e visitare la città, passeggiare sulla spiaggia, o fare i loro acquisti al mercato.

Sotto la grande pineta centrale ci sono i vari intrattenimenti: il campo-pellerossa, il campo-ranger, il laboratorio all'aperto. L'altra novità dell'anno è il bar. Situato in posizione centrale rispetto ai giochi di spiaggia e di pineta, è organizzato come uno dei tanti punti-gioco ed è gestito dai bambini stessi: ogni ragazzo dispone di uno o più gettoni e, quando ne ha voglia, passa dal bar e ritira la consumazione che desidera.

L'esperienza di Paolo Fiori e dei ragazzi che collaborano con lui, Renato Giardino e Massimo Maida, sta dando i suoi frutti: l'animazione è più vivace, i bambini più coinvolti. Oggi i piccoli ospiti del Centro hanno la possibilità di muoversi liberamente tra i vari punti-gioco: mezz'ora nel laboratorio per un dipinto o una scultura, poi via all'accampamento-pellerossa; quattro giri sulla Bmx, e quando il caldo è soffocante, un po' di riposo e una bibita fresca al bar della pineta.

Sta cambiando anche l'animazione del dopo cena. «Inventati la tua serata» è il nuovo slogan

del soggiorno Verdeblu di Marina di Massa. Un impianto di amplificazione mobile permette la creazione di una piccola discoteca o di uno spettacolo in qualsiasi punto: «Quest'anno potremo contare — dice Paolo Fiori — sull'intervento di un animatore musicale: Marco Garri. Sa fare cose straordinarie anche con un minimo di attrezzatura. Con il suo aiuto si sta pensando di organizzare il Festivalbar Verdeblu: palcoscenico libero per chiunque voglia cantare o ballare. I numeri più riusciti parteciperanno a una finale».

Gli effetti di questo nuovo modo di intendere i Centri vacanza si colgono soprattutto nella psicologia dei bambini. «Il limite dei soggiorni — osserva Gianluca Cozzolino — è sempre stata la malinconia, la nostalgia di casa dovuta alla mancanza di stimoli. Proprio per questo ci sforziamo di moltiplicare le iniziative e di motivare i bambini, in modo che siano costantemente coinvolti e interessati da tutte le attività».

Giancarlo Avidano, responsabile dei Centri residenziali Sepin, conclude: «L'obiettivo che ci proponiamo è quello di trasformare, con tutte le cautele del caso, i nostri soggiorni in veri e propri villaggi-vacanza, con le strutture più moderne e funzionali oggi a disposizione nel settore del turismo».

CONVENZIONE RISERVATA AI DIPENDENTI ED ANZIANI FIAT

Gallenca

AGOSTO APERTO TUTTO IL MESE NELLA SEDE DI VIA S. DONATO 44/F

TV COLOR

1° RATA A SETTEMBRE 1989

CONTINUA IL COMODO ED ESCLUSIVO PAGAMENTO FINO A 12 MESI SENZA INTERESSI SU TUTTI I TV COLOR PRESENTANDO L'ULTIMA BUSTA PAGA

	prezzo scontato	acconto	rate
10" TVC portatile, telecomando	349.000	49.000	50.000 x 6
11" PHILIPS port., telec., 100 can., tens. batteria	670.000	130.000	90.000 x 6
14" SELECO portatile, telec., 100 canali	420.000	120.000	50.000 x 6
14" PHILIPS portatile, telec., 100 canali	430.000	130.000	50.000 x 6
14" GRUNDIG portatile, telecomando, verticale	460.000	100.000	60.000 x 6
14" ATLANTIC portatile, telecomando, 100 canali	480.000	120.000	40.000 x 9
14" ULTRAVOX portatile, telec., 100 canali, ric. elettr.	520.000	70.000	50.000 x 9
14" port., 100 can. + Video 2 test. HQ 4/8h video 16 can.	890.000	230.000	110.000 x 6
15" TELEFUNKEN sch. piatto, telec., 100 can., ric. elettr.	540.000	135.000	45.000 x 9
15" ITT NOKIA sch. piatto, telec., 100 can., ric. elettr.	600.000	120.000	80.000 x 6
15" ATLANTIC ultrapiatto, telec., 100 can., ric. elettr.	600.000	120.000	40.000 x 12
17" SELECO schermo piatto, telecomando, 100 canali	720.000	180.000	90.000 x 6
17" ATLANTIC sch. ULTRAPIATTO, telec., 100 canali	720.000	120.000	50.000 x 12
17" PANASONIC sch. piatto BLACK, telec., 100 canali	730.000	130.000	50.000 x 12
20" ATLANTIC verticale, telec., 100 canali, BLACK MATRIX 39 serie EUROPA «MONITOR LOOK»	690.000	170.000	70.000 x 6
20" GRUNDIG VERTICALE, telecomando, 100 canali	680.000	140.000	90.000 x 6
21" GRUNDIG VERTICALE, sch. piatto, telec., 100 can.	780.000	180.000	100.000 x 6
21" ATLANTIC VERTICALE, sch. piatto, telec., 100 can.	780.000	60.000	60.000 x 12
21" ATLANTIC STEREO, TELEVIDEO, BILINGUE, schermo piatto, telecomando, 100 canali	1.040.000	200.000	70.000 x 12
21" GRUNDIG STEREO, TELEVIDEO, BILINGUE, sch. piatto, telec., 100 can., vetro filtro antirifl.	1.100.000	200.000	150.000 x 6
21" ITT STEREO, TELEVIDEO, telec., verticale	1.160.000	260.000	150.000 x 6
21" SONY STEREO, TELEVIDEO, sch. piatto BLACK TRINITON, altoparlanti frontali, VERTICALE, telecomando, ricerca elettronica, 100 canali, con cuffia	1.490.000	230.000	140.000 x 9
25" SELECO schermo piatto, telecomando, 100 canali	870.000	150.000	120.000 x 6
25" ATLANTIC piatto, verticale, 100 can., ric. elettr.	870.000	150.000	60.000 x 12
25" TELEFUNKEN sch. piatto, telec., 100 can., ric. elettr.	980.000	140.000	140.000 x 6
25" GRUNDIG STEREO, telecomando, 100 canali	1.020.000	180.000	140.000 x 6
25" TELEFUNKEN STEREO, sch. piatto, telec., 100 can.	1.100.000	200.000	100.000 x 9
25" PHILIPS sch. piatto, 100 can., stereo, televideo	1.130.000	230.000	150.000 x 6
25" SONY stereo, televideo, telec., 100 can., ric. elettr.	1.570.000	310.000	180.000 x 7
28" GRUNDIG schermo piatto, STEREO, TELEVIDEO, telecomando, 100 canali, linea elegante e raffinata	1.320.000	240.000	180.000 x 6
30" ATLANTIC STEREO, TELEVIDEO, BILINGUE, sch. PLANARE, 100 canali, ric. elettr., telec., 43 funzioni	1.560.000	360.000	100.000 x 12

VIDEOREGISTRATORI

1° RATA A SETTEMBRE

VIDEO VHS telec., 36 c., 6 pr./14 gg., test. HQ f. imm.	536.000	—	—
ITT NOKIA telec., fermo immagine, testine HQ	720.000	120.000	100.000 x 6
HITACHI telec., test. HQ, fermo immagine, 79 can.	745.000	145.000	100.000 x 6
ATLANTIC telec., fermo immagine, test. HQ, sist. VPS	750.000	90.000	60.000 x 11
AKAY telec., fermo immagine, test. HQ, 62 canali	760.000	100.000	110.000 x 6
ITT 3 TESTINE, MOVIOLO, telec., fermo immagine	890.000	170.000	120.000 x 6
TELEFUNKEN 3 testine, MOVIOLO, telecomando	890.000	170.000	120.000 x 6
PANASONIC 3 testine, MOVIOLO, penna ottica, telec.	990.000	150.000	140.000 x 6
TOSHIBA 3 test., moviola, telec. ON SCREEN DISPLAY	890.000	170.000	120.000 x 6
PANASONIC 4 TESTINE, MOVIOLO, penna ottica, telec.	1.120.000	220.000	150.000 x 6
SANYO DIGITALE, telec., PIP, TV SCAN	990.000	180.000	135.000 x 6
PHILIPS telecomando, MOVIOLO DIGITALE, 4/8 video, STROBO, 4 testine + macchina fotografica	1.160.000	260.000	150.000 x 6
SANYO DIGITALE, telec., PIP, TV SCAN MOVIOLO	1.280.000	230.000	150.000 x 7
SELECO DIGITALE, telec., PIP, TV SCAN, moviola	1.290.000	210.000	180.000 x 6
GRUNDIG DIGITALE, TELEVIDEO, audio DIBBINGS, telec., MOVIOLO, 4 testine, PIP, STROBO	1.290.000	300.000	165.000 x 6
ITT DIGITALE, telec., TV SCAN, PIP, STROBO, ZOOM	1.320.000	240.000	180.000 x 6
TELEFUNKEN digit., telec., PIP, TV SCAN, moviola	1.300.000	220.000	180.000 x 6
TELEFUNKEN STEREO HI-FI, MOVIOLO, telecomando	1.350.000	270.000	180.000 x 6
SELECO STEREO HI-FI, MOVIOLO, telecomando	1.360.000	280.000	180.000 x 6
TELEFUNKEN DIGITALE, STEREO, HI-FI, telecomando, fermo immagine, MOVIOLO	1.690.000	340.000	150.000 x 9

CONTINUA SU TUTTA LA PRESTIGIOSA GAMMA VIDEO NORMENDE IL COMODO ED ESCLUSIVO PAGAMENTO IN 9 MESI SENZA INTERESSI

HI - FI

1° RATA A SETTEMBRE

IRRADIO doppia piastra, girad., sinton., e casse	196.000	—	—
PHILIPS 2x25 watt, sintonizzatore, doppia piastra, COMPACT DISC, CASSE	548.000	188.000	60.000 x 6
TECHNICS completo con telecomando, mobile e casse	870.000	330.000	90.000 x 6
AKAY 2x40 watt, doppia piastra, equalizzatore, sintonizzatore DIGITALE, telec. con casse a 3 vie	946.000	135.000	90.000 x 9
AKAY con doppia piastra, sintoniz. digit., mobile e casse	1.130.000	170.000	80.000 x 12
PHILIPS KUBO LASER 2x20 watt, completo con COMPACT DISC e casse, giradischi, sinton., doppia piastra	620.000	140.000	80.000 x 6
AIWA completo 2x75 con telec. e casse analiz. di SPETTRO TIMER doppia piastra servoassistita	1.190.000	290.000	150.000 x 6
PIONEER serie «SHELF DIGIT» 2x65, doppia piastra, sintonizzatore, DIGITALE, telec., casse a 3 vie	1.480.000	280.000	150.000 x 8

AUTORADIO

★ ROADSTAR ★ FENNER ★ ALPINE ★ SONY
★ PIONEER ★ BLAUPUNKT

VIDEOCAMERE

GALLENCA presenta la NUOVA NORMENDE S VHS-C dotata di: TITOLATRICE 440.000 PIXEL supercompatta e superaccessoriata. Da GALLENCA continuano inoltre le incredibili OFFERTE su TUTTA la gamma NORMENDE - VIDEOCAMERE compresa la NUOVA supereconomica RP 300 e la super accessoriata CV 2201 oramai campione di consensi e la PROFESSIONALE FS 600, TUTTE come SEMPRE pagabili COMODAMENTE in 12 MESI SENZA INTERESSI con 1° RATA A SETTEMBRE.

VIDEO CAMERE VHS • VHS-C • tutte pagabili comodamente senza interessi da L. 899.000

LAVATRICI

1° RATA A SETTEMBRE

LAVATRICE 5 KG. cestello acciaio, 16 programmi, tasto anti-piega, tasto 1/2 carico, TUTTA BIANCA	320.000	—	—
CANDY 5 KG. 12 programmi, cestello acciaio	380.000	—	—
SAN GIORGIO serie AMICA, cest. acc. Ecology System	460.000	70.000	65.000 x 6
CANDY formula inox, garanzia 10 anni su vasca INOX	460.000	160.000	50.000 x 6
ARISTON vasca e cest. INOX, 5 kg., top lamin. antig.	458.000	98.000	60.000 x 6
PHILCO (LARA) vasca e cestello acciaio inox, regolaz. temp. indipendente, 5 kg., tutta bianca, 18 prog.	540.000	90.000	50.000 x 9
ATLANTIC 5 KG. 16 pr., cest. acciaio, reg. acqua ind.	420.000	120.000	50.000 x 6
ARISTON 5 KG. 16 programmi, regolazione acqua indipendente, vasca e cestello acciaio, NUOVA serie 68	540.000	120.000	70.000 x 6
REX vasca e cest. acciaio inox, 18 pr., 5 kg. tasto 1/2 carico	540.000	120.000	70.000 x 6
ELECTROLUX, GARANZIA 10 ANNI su VASCA, CE-STEEL e MOBILE ZINCATO, 5 KG., regolaz. acqua indipend., tasto 1/2 carico, tasto chiave, mod. WH 500	712.000	112.000	50.000 x 12
CON IN REGALO IL FAVOLOSO BODY RELAX	—	—	—
CANDY vasca e cestello ACCIAIO INOX, regolaz. temp. indipend., 5 kg. tasto 1/2 carico, 16 progr.	549.000	129.000	70.000 x 6
SAN GIORGIO serie AMICA, vasca e cestello acciaio inox 18/10, regolaz. acqua indipend., tasto esclusione centrifuga, 3/5 Kg., tasto variat. centrif. 400/800 giri	690.000	150.000	90.000 x 6
ARISTON vasca e cestello acciaio INOX, prof. cm 45, 16 progr., regol. acqua indipend., serie GET export, line	570.000	90.000	80.000 x 6
ZEROWATT profondità 42 cm, vasca e cestello acciaio, regolaz. acqua indipendente	540.000	180.000	60.000 x 6
ZEROWATT vasca e cestello acciaio INOX, regolaz. acqua indipend., profondità cm 42, tasto anti-piega, escl. centr., variatore di carico, TUTTA BIANCA	645.000	105.000	90.000 x 6
ATLANTIC carico dall'alto, cestello acciaio	570.000	120.000	50.000 x 9
CANDY carico dall'alto, vasca e cestello acciaio	630.000	150.000	80.000 x 6
REX C/ALTO vasca e cestello acciaio inox, regol. acqua indipend., 16 programmi, tasto 1/2 carico, tasto escl. centrifuga, tasto economia	695.000	295.000	70.000 x 6
IGNIS c/alto, larg. cm 40, VASCA e cestello acciaio INOX, tutta bianca con ruote, escl. centr., 15 progr.	670.000	130.000	90.000 x 6
ELECTROLUX carico alto, GARANZIA 10 ANNI su VASCA, CE-STEEL e MOBILE ZINCATO, regolazione acqua indipend., tasto 1/2 carico, esclusione centrifuga, BIANCA, CON IN REGALO BODY RELAX	890.000	170.000	80.000 x 9

FRIGORIFERI

TUTTI CON 1° RATA A SETTEMBRE e VENTILATORE IN REGALO

140 lt. OCEAN bianco	220.000	—	—
140 lt. INDESIT teal	230.000	—	—
160 lt. ELECTROLUX teal, 3 stelle lusso	365.000	65.000	50.000 x 6
190 lt. IBERNA bianco, MONOPORTA	280.000	—	—
220 lt. ATLANTIC MONOPORTA, bianco	360.000	60.000	50.000 x 6
220 lt. IBERNA bianco, MONOPORTA	320.000	20.000	50.000 x 6
220 lt. OCEAN teal, MONOPORTA	390.000	90.000	50.000 x 6
230 lt. ARISTON 4 stelle, NUOVO, TUTTO BIANCO	430.000	70.000	60.000 x 6
230 lt. ATLANTIC teal, 4 stelle, 2 porte	450.000	90.000	60.000 x 6
230 lt. CANDY bianco, 4 stelle, 2 porte	430.000	70.000	60.000 x 6
248 lt. ELECTROLUX bianco, 4 stelle	765.000	165.000	50.000 x 12
250 lt. IGNIS doppia porta, 4 STELLE, bianco, porte revers. pannellabile, ripiani intercamb. e inclinabili	420.000	120.000	50.000 x 6
260 lt. REX BIANCO, 2 porte	578.000	96.000	80.000 x 6
280 lt. CANDY TECK, 2 porte	540.000	120.000	70.000 x 6
285 lt. ARISTON 4 stelle, TUTTO BIANCO	475.000	115.000	60.000 x 6
330 lt. CANDY bianco, 4 stelle, doppia porta	600.000	180.000	70.000 x 6
356 lt. ELECTROLUX bianco, 4 stelle, tropicalizzato, motore rinforzato, modello TR 1288	890.000	170.000	60.000 x 12

COMBINATI

TUTTI CON 1° RATA A SETTEMBRE e VENTILATORE IN REGALO

270 lt. ATLANTIC TECK	530.000	80.000	75.000 x 6
320 lt. ATLANTIC BIANCO	570.000	90.000	70.000 x 6
340 lt. ARISTON TUTTO BIANCO	690.000	150.000	90.000 x 6
360 lt. ATLANTIC 2 motori, bianco, porte rev. pann.	780.000	180.000	50.000 x 12
360 lt. IGHIS 2 MOTORI, BIANCO, porte REVERS. e PANNELLABILE, congelamento rapido	790.000	160.000	70.000 x 9
370 lt. CANDY TECK, 2 motori	790.000	190.000	100.000 x 6
380 lt. OCEAN 2 motori, TECK	790.000	190.000	100.000 x 6

CONGELATORI da L. 290.000

e VENTILATORE IN REGALO

CUCINE

da L. 190.000

LAVASTOVIGLIE

da L. 460.000

Come sempre TUTTO pagabile comodamente a RATE SENZA INTERESSI con 1° RATA A SETTEMBRE

Gallenca

MIGLIORI PREZZI, LE MIGLIORI MARCHE CON **GARANZIA 3 ANNI**

VIA S. DONATO 44 F
488.288 - 487.644

PIAZZA STATUTO 22
480.245 - 480.845



IL MISSIONARIO RACCONTA

LO ZAMPINO DEL DIAVOLO

Quasi una sommossa a Burubamba sulle Ande peruviane, per l'arrivo di una statua che raffigurava san Miguel nell'atto di trafiggere il demone. Poi accadde l'imprevedibile...

Che cosa venne mai in mente a quel vescovo prelado del Perù, di far venire dalla Spagna una gigantesca statua in gesso di san Miguel, da mettere sull'altar maggiore della cattedrale di Burubamba? Non sapeva il sant'uomo in quanti pasticci si sarebbe messo e quanto tempo avrebbe fatto perdere anche a me, estraneo assolutamente ad ogni rivendicazione dell'orgogliosa stirpe incaica.

La gente per bene protestava per l'angelico guerriero che portava barba e baffi alla Pizarro e faceva tanto conquistador, mentre gli indios — abituati a venerare tutto ciò che viene messo su un altare — brontolavano che in quella chiesa «si adorava ades-

so anche un diavolo indio»: guarda caso, l'enorme Satana trafitto dalla lancia, era proprio scuro di pelle, col naso adunco, la chioma nera legata con un nastro, appunto come un meticcio d'alta montagna.

Tutto questo non mi meravigliava per nulla: a quelle altezze, si perde facilmente il senso delle proporzioni anche nella Chiesa di Dio. Arrivai lassù dalla costa del Pacifico salendo verso i 3000 metri d'altitudine, in groppa a un cavallaccio dispettoso; la diocesi ha un'estensione pari a mezzo Piemonte; in tutto vi saranno trecentomila buoni cattolici, dieci preti e due suore. E il vescovo, senza volerlo, li aveva scontentati tutti.

L'avevo conosciuto a Lima: era una bravissi-

ma persona, basco d'origine, nazionalizzato peruviano da molto tempo, fin da quando faceva il maestro dei novizi. Disgraziatamente l'avevano mandato a fare il Pastore d'un gregge che era disposto a tutto meno che a ritornare in noviziato. Il Prelado — come lo chiamavano — mi spiegò umilmente d'aver forse esagerato chiedendo a tutti molta disciplina e molta devozione: aveva costruito la cattedrale, procurato a tutti i dieci sacerdoti una residenza dignitosa, aveva sopportato gli usi locali, come quello di porre una bandiera peruviana accanto ad ogni altare.

Non mi disse però d'aver predicato spesso contro i comunisti di «sendero luminoso», anche se da quelle parti non si aveva alcun focolaio di ribellione, né mi accennò d'aver preteso di comandare in casa di alcuni religiosi, che avevano poi finito per abbandonare la già spopolata diocesi. Doveva aver anche ferito il nazionalismo locale, parlando un po' troppo di Franco e del Concilio di Trento. Dopo una sua invettiva contro la moda femminile, secondo i dettami di San Paolo, la popolazione era insorta e le matrone di Burubamba avevano occupato la cattedrale, appel-

landosi al presidente della Repubblica e al nunzio pontificio.

Funesto segnale per il vescovo basco, fu condotto un asinello già sellato davanti alla chiesa, e avevano informato Sua Eccellenza che quella cavalcatura (in spagnolo asino si dice burro) andava inforcata alla svelta, se non voleva correre rischi per la sua incolumità personale. Era intervenuta la polizia, c'era stato qualche spintone.

Segui una settimana di trattative distensive; andai ad accarezzare l'asinello, visitai le due suore tedesche, feci ricorso a tutte le arti della faccenda italiana per

convincere le signore a lasciare il sacro tempio, promettendo loro che il vescovo avrebbe fatto ritornare i religiosi e... avrebbe cacciato il diavolo dalla cattedrale. Il difficile venne dopo, quando si trattò di placare lo sdegno del vescovo che pure era persona assai mite: a nessun costo voleva cedere, se prima non si fosse portato via l'asino che ragliava giorno e notte.

Non vedevo vie d'uscita, ed ero ormai disperato, quando ci fu un piccolo sismo, una scossa di terremoto che ci obbligò a scappare tutti nei prati (vescovo compreso), angosciati nell'attesa d'ulteriori tremori, mentre balbettavamo preghiere d'ogni genere, invocando Santa Rosa da Lima, San Martin de Porres, patroni nazionali al pari di Santo Toribio di Montenegro, arcivescovo spagnolo puro sangue.

Finalmente potemmo ritornare in città: trovammo che san Miguel era caduto dall'altare senza rompersi, mentre il diavolo indio era finito in pezzi. L'asino aveva strappato la fune ed era scomparso. Non mi rimase altro da fare che raschiare il gesso dell'Arcangelo, togliendogli baffi e barba, ridipingendolo.

A questo punto il Pastore si riconciliò con le pecorelle.

Reginaldo Frascisco

al NUOVO SUPERMEC DEL MOBILE
vi aspettano

10 milioni in contanti
CREDITO PERSONALIZZATO FINORA & FITO Ag.ti CITIFIN

per l'acquisto di ● MOBILI ● ABITO DA SPOSA ● VIAGGIO DI NOZZE - VACANZE
● RISTRUTTURAZIONE della CASA o per SODDISFARE QUALSIASI VOSTRA ESIGENZA

ma se volete spenderli bene
il SUPERMEC DEL MOBILE di RIVOLI
**CHIUDE
E LIQUIDA TUTTI GLI ARTICOLI**

C.so Moncenisio, 14 - Rosta
Tel. 954.06.92

per informazioni telefonate o presentatevi ai 3 negozi del SUPERMEC DEL MOBILE

TORINO C.so Potenza, 166 - Tel. 21.83.64
RIVOLI C.so Moncenisio, 14 - Rosta - Tel. 954.06.92
TROFARELLO Str. Torino - Asti, 244 - Tel. 649.71.60

IL MIO AMORE E' UNA LANCIA

La carovana
dei
«lancisti»
arriva a
Chivasso.
Sotto: un
momento del
raduno

Sessantadue auto d'epoca al raduno internazionale che quest'anno porta i «lancisti» e le loro famiglie in Svizzera. Abbiamo incontrato la carovana a Chivasso, prima tappa del tour. Una grande passione attraverso i loro racconti

Le «grandi manovre» cominciano in autunno. Le notti trascorse in garage non si contano, le giornate spese a caccia del pezzo originale nemmeno. Che si tratti di rifare il trucco ad una «ragazza» ventenne, oppure ad una «nobile signora» di sessant'anni, tutto deve essere pronto per il giorno fatidico. Dopo mesi di lavoro febbrile, eccole uscire allo scoperto per farsi ammirare: belle, lucide, in splendida forma.

Sono le auto d'epoca, iscritte al Lancia Club, che si ritrovano ogni estate per il raduno internazionale. «Le grandi capitali europee» è il tema conduttore dell'iniziativa che, dopo Madrid, Vienna e Parigi delle ultime edizioni, quest'anno ha portato i «lancisti» e le loro vetture in Svizzera, destinazione Ginevra. Nove giorni, dal 25 giugno al 3 luglio, alla scoperta dei luoghi più suggestivi del paese: dopo la capitale, i boschi e i laghi di Interlaken, Ballenberg, Locarno, Lugano.

Sessantadue le vetture al via (circa 150 i partecipanti, italiani e stranieri) che rappresentano oltre sessant'anni di storia Lancia: dall'Alpha Corsa del 1908, uscita dal museo Lancia per l'occasione, alla Dilmabda degli anni '30, alle Aurelia B20 e B24 del '50 fino alle Flaminia (GT, berlina, coupé, convertibile, Zagato S.S., GTL) di trent'anni fa e alla Fulvia 1.3 del '71.

La prima tappa è Chivasso, per la visita allo stabilimento (è il direttore, Pietro Serrao, a fare gli onori di casa) e per provare sulla pista la Dedra e la Delta HF Integrata 16 valvole. Il piazzale d'ingresso si è trasformato in una sorta di museo dell'auto. Il variegato universo dei «fedelissimi» è in continuo movimento: «inglesi» in tenuta di gara, intere famiglie, coppie e gruppi di amici salgono e scendono dalle nuove Delta e dalle Dedra. Altri, girano tra i reparti a bordo di curiosi pulmini, i «super-jolly», anch'essi «d'epoca». Hanno il motore della Flavia e sono stati usati per la prima volta nel '62, in occasione dell'inaugurazione dello stabilimento.

I commenti si intrecciano. «La Dedra? Ottimi la tenuta di strada e il livello di finitura degli interni. Mi piace molto l'inserito in legno della



plancia che distingue la vettura». Chi parla è Vittorio Leoni, 49 anni, ingegnere meccanico milanese. E' presente al raduno con una Flaminia GT del '62. «Ho anche una Aprilia berlina del '39 alla quale sono molto affezionato - aggiunge -. All'epoca era una vettura d'avanguardia per le soluzioni tecniche adottate, come le quattro ruote indipendenti e la linea aerodinamica». E' un appassionato «lancista» da sempre: «Ho trasmesso questa passione a mia figlia Stefania, di 18 anni, che non vede

l'ora di prendere la patente».

Tornando alla Dedra, come giudica le prestazioni del motore?

«Adeguate al livello di una splendida berlina di classe medio-superiore».

Vi ritrova lo «spirito Lancia»?

«Certo, nelle soluzioni uniche degli esterni e della meccanica. Si sente una ricerca di distinzione che è la caratteristica tradizionale del marchio».

Dello stesso parere è Romano Bagnoli, 55 anni, di Fucecchio (Firen-

ze): «La Dedra è davvero la dinamica di un corpo solido, come dice lo slogan. Rappresenta il progresso: è una sintesi degli ultimi ritrovati tecnologici».

E la nuova Delta?

«Ha sprint, quasi non c'è bisogno di premere l'acceleratore. Ma, se devo essere sincero, io vorrei viaggiare sempre con le mie vecchie. Le sue vecchie sono una Lambda 8 A S. del '29, bordeaux, che pare appena uscita dalla fabbrica, e una Aurelia B 20 del '58. Anche a me piacciono le auto d'epo-

ca» dice la figlia Valentina, 12 anni, tra i più giovani partecipanti al raduno, designata «mascotte» per questa edizione «Lancia Helvetia '89».

Perché?

«Forse perché mio papà mi ci ha portata fin da quando avevo due anni». «E' vero - ricorda Bagnoli - l'ho sempre scarrozzata su vetture antiche. Per la strada tutti ci guardano, e lei si diverte un mondo». Valentina, calzoni e coda di cavallo, è già sulla Lambda e non vede l'ora di partire.

Le coppie originali, tra gli appassionati Lancia, non mancano. Per esempio quella formata da Sergio e Linda Stabellini, bergamaschi, che si sono sposati «in corsa». «E' stato l'anno scorso, durante il raduno nazionale di Recoaro - racconta Sergio, 30 anni, medico - la notte prima della partenza l'avevo passata in garage a restaurare una Fulvia HF del '72. Ci siamo sposati a Bergamo, poi abbiamo lasciato subito i parenti e amici e siamo partiti per il raduno con una Aprilia del '48. All'arrivo abbiamo distribuito i confetti a tutti».

Com'è nata l'idea della luna di miele «on the road»?

«Dal mio amore per le

Lancia. La prima è stata una Aprilia del '50. Ho imparato a guidare su quella. Poi è arrivata l'Aprilia e anche mia moglie Linda è stata contagiata da questa passione. Così abbiamo progettato un matrimonio lancista».

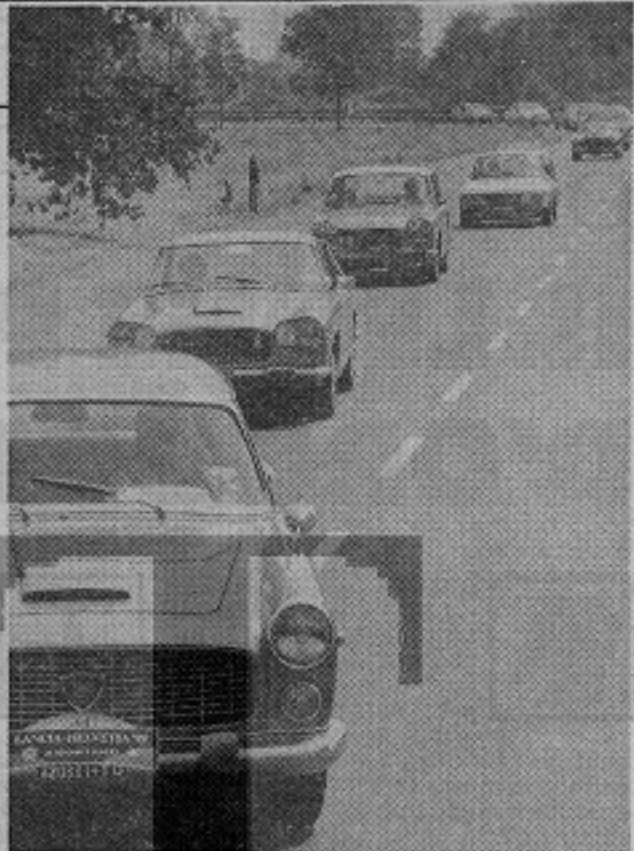
C'è chi la «malattia» se l'è presa quando aveva ancora i calzoni corti, e non è mai guarito. Come Renzo Sarti, 56 anni, un veronese co-fondatore del Club Lancia Francese. Da 40 anni vive a Parigi, ex tecnico dell'aviazione francese, ed è custode al museo del Louvre. La sua «carriera» di lancista comincia con una Aprilia. «Da allora le ho guidate tutte, dall'Aurelia alla Flaminia». E non ha mai cambiato opinione: «Per me le Lancia sono le migliori, per la meccanica e per gli interni».

E la Dedra?

«Bella e sofisticata, grintosa ed elegante: va bene per le nuove generazioni». Si cala il cappellino sugli occhi e s'infilza nella sua Aurelia B 24 del '58, rosso corsa, decapottata, bella da fare invidia.

Ed ecco una storia di «contagio alla rovescia», non da padre a figlio, ma al contrario. Protagonista è Carlo Salmoiraghi, 25 anni, di Legnano (Milano), militare in licenza (ottenuta per partecipare al raduno). Racconta: «Quando avevo 8 anni mio padre mi ha regalato il motore di una 500. L'ho smontato e rimontato per gioco e, da allora, la curiosità per le auto è diventata passione. Papà aveva una Ardena, ferma da trent'anni in garage. Ho cominciato a restaurarla, pezzo dopo pezzo». «All'operazione ci ho preso gusto anch'io - confida il papà, Angelo, imprenditore - e adesso ai raduni la nostra famiglia è presente al completo, comprese mia moglie Giovanna e mia figlia Michela, di 23 anni, che sfreccia con una Flaminia convertibile». L'Ardena, nera, del '34, è un gioiello. La guida Carlo, e fa concorrenza alla Flaminia berlina color argento del '59 di mamma e papà.

g. t.



REGINA DEI RALLY



La nuova
Lancia
Delta HF
Integrata
16
valvole. A
sinistra il
campione
di rally
Markku
Alen

La nuova Delta HF Integrata 16 valvole, che difenderà dal prossimo autunno i colori del team Lancia-Martini nel Campionato mondiale rally, è stata presentata a La Mandria ai giornalisti specializzati europei. Markku Alen e Dario Cerrato hanno fatto compiere ai rappresentanti della stampa alcuni giri della

pista di prova che, in piccolo, riproduce tutte le situazioni di un percorso di rally. La vettura si distingue dall'attuale per il colore rosso e, so-

prattutto, per la maggiore potenza che eroga il motore di 16 valvole. Alen, Cerrato ed i giornalisti si sono dichiarati entusiasti del nuovo

«bolide», che dimostra di avere tutte le carte in regola per continuare e consolidare il predominio Lancia nel mondo dei rally.

Oroscopo

IL LEONE PECCA D'ORGOGGIO



ARIEETE (dal 21/3 al 20/4) - **LEI:** nuovi entusiasmi sentimentali fino al 25 luglio ma, dopo il 19 agosto, delusioni d'amore per le nate tra il 21 marzo e il 5 aprile. Per tutte,

qualche seccatura nella routine nel periodo compreso tra il 7 e il 21 luglio, durante il quale i viaggi sono sconsigliati. **LUI:** in luglio, grinta vincente per l'Ariete di aprile e belle novità per i nati tra il 13 e il 19. L'amore è soggetto ad alti e bassi e l'estate non è perfettamente felice: presenta delle incognite per i nati in marzo che devono essere più realisti.



TORO (dal 21/4 al 21/5) - **LEI:** tensione nervosa, disaccordi con il partner e piccole seccature nella routine, durante il mese di luglio. In agosto, ritorna il sereno in tutti i cam-

pi. Nuove conoscenze stimolanti per la Toro di aprile, successi in amore per quella di maggio. **LUI:** spostamenti e viaggi caratterizzati da fortuna e da gradevole vita sociale, specialmente in agosto. Sono forse i nati in aprile a vivere per tutta l'estate esperienze galvanizzanti, per alcuni indimenticabili, e a ottenere miglioramenti sostanziali e durevoli.



GEMELLI (dal 22/5 al 21/6) - **LEI:** attività soddisfacenti nei primi dieci giorni di luglio. Realizzazioni importanti, in ogni campo della vita, per le nate tra il 13 e il 20 giu-

gno. Ma dopo il giorno 25 la routine si complica e non si può dire che agosto sia un mese perfettamente felice. **LUI:** i consueti virtuosismi per raggiungere il successo non fanno presa e in agosto qualche delusione è possibile.



CANCRO (dal 22/6 al 22/7) - **LEI:** estate di contrasti per le nate nella prima decade. Ma gratificazioni nelle attività, per tutte, nel periodo compreso tra il 7 e il 21 luglio.

In agosto, e più precisamente tra il 6 e il 26, sono favoriti i viaggi e i rapporti sociali. **LUI:** per i nati in giugno, la vita è fatta di alti e bassi. Da un lato esiste la possibilità di autentici colpi di fortuna, dall'altro lato occorre diffidare delle improvvisazioni, delle utopie e dell'eccessivo pessimismo.



LEONE (dal 23/7 al 23/8) - **LEI:** l'aggressività eccessiva e i comportamenti competitivi potrebbero creare dei guai a tutte, ma specialmente alle nate intorno al 4 e 5 agosto.

proprio nel mese di agosto. Le nate nell'ultima decade del Segno sono quelle che godono le vacanze migliori. **LUI:** piacevoli attività sociali e responsabilità che gratificano. Ma se il leone vuole emergere, deve accantonare la propria presunzione e il proprio orgoglio e, di conseguenza, l'innato atteggiamento tracotante.



VERGINE (dal 24/8 al 23/9) - **LEI:** luglio piacevole, con successi particolari e positive esperienze per la Vergine di agosto e per la nata nei primi giorni di settembre che

possono contare su un'estate fantastica e forse indimenticabile. Qualche ostacolo per la nata nell'ultima settimana del Segno. **LUI:** solamente i nati tra il 15 e il 23 settembre, e soltanto in luglio, potrebbero commettere qualche errore. Ma poi, ogni cosa va a posto.



BILANCIA (dal 24/9 al 23/10) - **LEI:** durante il mese di luglio, qualche ostacolo nelle attività, superabile con un minimo di grinta. Autentici colpi di fortuna, belle sto-

rie sentimentali, realizzazione di desideri e armonia di vita per le nate tra il 15 e il 23 ottobre. **LUI:** durante la seconda metà di agosto, nuovi amori galvanizzano i nati in settembre o nei primi sette giorni di ottobre.



SCORPIONE (dal 24/10 al 22/11) - **LEI:** fino al 25 luglio, la conflittualità in amore crea qualche complicazione sentimentale, ma la sfera lavorativa e quella economica regi-

strano soltanto successi. In agosto, serenità di affetti e appagamento in ogni sfera della vita. **LUI:** in entrambi i mesi, lo Scorpione può contare su esperienze positive diverse dal consueto e su una routine animata gradevolmente da novità stimolanti.



SAGITTARIO (dal 23/11 al 21/12) - **LEI:** fortuna sentimentale fino al 25 luglio. Poi inizia un periodo di malintesi e di in-

comprensioni che dura fino al 19 agosto. Aumenta la tensione nervosa e l'agitazione si ripercuote nelle attività, siano esse lavorative oppure vacanzieri. **LUI:** il Sagittario non deve soffocare il prossimo con i propri slanci, ma provare ad essere meno franco e più diplomatico. Specialmente nel mese di luglio, gli errori sono pericolosi per i nati tra il 15 e il 22 dicembre.



CAPRICORNO (dal 22/12 al 20/1) - **LEI:** tra il 7 e il 21 luglio, qualche ostacolo nella routine preoccupa la donna-Capricorno. Ma dopo il 25, nasce o rioriscie una bel-

la storia d'amore che si mantiene magica fino al 19 agosto. Poi, è possibile qualche scricchiolio per le nate in dicembre. **LUI:** novità importanti per il Capricorno di dicembre che va incontro a cambiamenti sostanziali e che deve valutare con la consueta ocularità ogni fatto nuovo.



ACQUARIO (dal 21/1 al 19/2) - **LEI:** nel mese di luglio, la conflittualità in aumento può complicare molte cose, ivi compresi i fatti sentimentali. Ma non alla nata tra il 12 e il

19 febbraio che risolve ogni problema con un colpo di fortuna e che realizza desideri e speranze. **LUI:** in luglio, tensione nervosa controproducente. In agosto, soltanto i nati il 2 e 3 febbraio potrebbero sentirsi insoddisfatti. Tutti gli altri vivono vacanze splendide e, dopo il giorno 19, possono incontrare o ritrovare un bellissimo amore.



PESCI (dal 20/2 al 20/3) - **LEI:** durante il mese di luglio, la nata tra il 13 e il 20 marzo deve vincere la pigrizia per rimediare ad un errore che mette in pericolo molte cose. Dal

25 luglio al 19 agosto, la sensibile Pescina viene ferita nei sentimenti e si sente incomprenduta in amore. **LUI:** in luglio, le attività e il campo sociale riservano soddisfazioni per tutti. In agosto, gli spostamenti e le amicizie possono essere fonte di qualche delusione.

Olga Zonca

Taccuino

Dati del mese

LUGLIO

Il giorno diminuisce nel mese di 48 minuti.

Il Sole va in Leone il 22 luglio alle 21,46; il 9 sorge alle 4,51 e tramonta alle 20,17; il 19 sorge alle 5 e tramonta alle 20,10.

La Luna è il 23 in Perigeo alle 8 e il 10 in Apogeo alle 22; il 3 alle 6 Luna nuova.

AGOSTO

Il giorno diminuisce nel mese di un'ora e 23 minuti.

Il Sole va in Vergine il 23 agosto alle 4,47; l'8 sorge alle 5,22 e tramonta alle 19,47; il 18 sorge alle 5,34 e tramonta alle 19,31; il 28 sorge alle 5,46 e tramonta alle 19,14.

La Luna è il 19 in Perigeo alle 13 e il 7 in Apogeo alle 16; il 1° alle 17,07 Luna nuova.

I proverbi

LUGLIO

E' il mese della grande calura e delle fatiche agricole: **Luglio dal gran caldo, bevi bene e batti saldo.**

Nel mese di luglio scende tutto il calco: **canta il grillo, canta la quaglia, tutte le erbe diventano paglia.**

A luglio maturano i frutti e nei proverbi si trovano pareri discordi sugli effetti della pioggia. C'è chi benedice l'acqua che salva dalla siccità (A Sant'Anna, l'acqua diventa manna), e chi invece teme che rovini il raccolto (Se piove in solleoni, le castagne tutte in guscioni. Acqua di luglio la vigna in subbuglio).

AGOSTO

La pioggia è protagonista anche nei proverbi di agosto: **quando piove d'agosto, piove olio, miele e mosto.**

Notizie utili

PRATICHE

E' una legge del 1968 che gli enti pubblici stentano ad applicare. Si tratta della possibilità per il cittadino di fornire tutti i dati necessari per le varie pratiche burocratiche, senza presentare la relativa documentazione. Basta scrivere i dati su un foglio di carta semplice o un modulo e firmare. Il foglio sarà controfirmato dall'impiegato, ad esempio, di una scuola per l'iscrizione degli alunni, o di un ente pubblico per il ritiro della domanda di ammissione ad un concorso.

CANONE RAI-TV

A fine luglio scade il termine per il canone del secondo semestre o del terzo trimestre.

Accadde a

LUGLIO

- 1967: le Poste italiane adottano il Codice di Avviamento Postale.
- 1904: scompare lo scrittore russo Anton Cecov. 1961: muore suicida lo scrittore Ernest Hemingway.
- 1885: il biologo Louis Pasteur pratica la prima vaccinazione antirabbica.
- 1936: inizia la Guerra civile spagnola.
- 1975: rendez-vous spaziale tra una navicella americana e una russa.
- 1374: muore ad Arquà (Padova) il poeta Francesco Petrarca.
- 1985: cede un bacino artificiale in Val di Fiemme nel Trentino: oltre 300 morti.
- 1969: l'astronauta americano Neil Armstrong è il primo uomo sulla Luna.
- 1962: primo collegamento tv via satellite tra Europa e Usa.
- 1956: l'Egitto nazionalizza il Canale di Suez.
- 1956: affonda l'Andrea Doria.
- 1953: termina la guerra di Corea.
- 1914: l'Austria e l'Ungheria dichiarano guerra alla Serbia: inizia la Grande Guerra.
- 1954: Achille Compagnoni e Lino Lacedelli conquistano il K2.

AGOSTO

- 1987: scontri alla Mecca (Arabia Saudita): oltre 400 i morti.
- 1902: abolito l'uso delle catene negli istituti di pena italiani.
- 1921: muore il tenore italiano Enrico Caruso.
- 1934: Adolf Hitler è acclamato Führer del Terzo Reich.
- 1980: attentato alla stazione di Bologna: 85 morti.
- 1945: viene sganciata a Hiroshima la prima bomba atomica.
- 1978: muore Paolo VI.
- 1786: prima ascensione del Monte Bianco da parte di Paccard e Balmat.
- 1966: De Bakery trapianta un cuore artificiale.
- 1974: travolto dallo scandalo Watergate, Richard Nixon si dimette dalla Presidenza degli Stati Uniti.
- 1961: si innalza il Muro di Berlino.
- 1961: nasce in Italia la polizia femminile.
- 1962: da Cape Canaveral è lanciata la Mariner II, prima sonda diretta verso il pianeta Venere.
- 1929: un dirigibile dei cantieri Zeppelin compie per la prima volta il giro del mondo.
- 1982: nel giorno del suo 67° compleanno muore l'attrice Ingrid Bergman.

Auguri a...

LUGLIO

- Lady Diana (28 anni); Carl Lewis, atleta (28)
- Ken Russell, regista (62)
- Gina Lollobrigida, attrice (62); Giampiero Boniperti, presidente della Juventus (61)
- Gianluca Vialli, calciatore (25)
- Alessandro Nannini, pilota di F 1 (30); Ringo Starr, cantante (49)
- Harrison Ford, attore (47)
- Ingmar Bergman, regista (71)
- Milva, cantante (50); Donald Sutherland, attore (55)
- Ermanno Olmi, regista (58); Giuseppe Abbagnale, olimpionico di canottaggio (30)
- Francesco Cossiga, presidente della Repubblica (61); Mick Jagger, cantante (45); Stanley Kubrick, regista (61)
- Riccardo Muti, direttore d'orchestra (48); Mikis Theodorakis, musicista (64)

AGOSTO

- Robert Mitchum, attore (72 anni); Dustin Hoffman, attore (52); Nigel Mansell, pilota di F 1 (35)
- Enzo Biagi, giornalista (69)
- Fidel Castro, presidente di Cuba (62); Ambrogio Fogar, esploratore (48)
- Giorgio Strehler, regista (68); Lina Wertmüller, regista (60)
- Nanni Moretti, regista (36)
- Carla Fracci, ballerina (53); Giorgio Albertazzi, attore (66)
- Sean Connery, attore (59); Leonard Bernstein, direttore d'orchestra (71)
- Albert B. Sabin, scienziato (83)
- Gerard Berger, pilota di F 1 (30); Leopoldo Pirelli, industriale (64)
- Michael Jackson, cantante (31)

DIETA INDOLORE PER BUONGUSTAI

ALIMENTAZIONE

GOLOSI E LEGGERI di Enrico Guagnini e Renzo Pellati. Pagg. 242, lire 8500, Oscar Mondadori.

Il buongustaio deciso a dimagrire può cambiare di colpo le sue abitudini alimentari e accontentarsi di insipide insalate, monotone fettine o pappe e beveroni? Naturalmente la risposta è «no», e vi è già implicito il fallimento di 70 diete su 100.

Partendo da questa consapevolezza, un giornalista esperto di gastronomia (è il direttore di *Gran Gourmet*) e un medico studioso e divulgatore di scienza dell'alimentazione hanno



realizzato un manuale utile e curioso che mette d'accordo le esigenze della salute e della linea con il rispetto della buona tavola. «Golosi e leggeri» aiuta a dimagrire ma si legge come un ricettario

perché, accanto a tabelle di pesi e calorie, menù magri e magrissimi e annessi quesiti (il vino fa ingrassare? come non riprendere i chili perduti? meglio il pane o i grissini? il pompelmo brucia i grassi?), presenta 70 ricette proposte dai cuochi dei principali ristoranti italiani: «Gualtiero Marchesi» di Milano, «Fini» di Modena, l'«Hotel Cipriani» di Venezia, il «Cambio» di Torino, il «San Domenico» di Imola, e tanti altri.

Ogni piatto è stato scelto per la sua gradevole «leggerezza». A conferma, accanto alle dosi, sono riportate calorie e contenuto in grassi, proteine e zuccheri.

ROMANZI

Il bestseller

VIA COL VENTO di Margaret Mitchell. Pagg. 882, lire 14.000, Oscar Mondadori.

Ennesima ristampa (chissà quante sono già) del romanzo dell'epopea sudista, il «bestseller per caso» (l'autrice lo scrisse per far passare il tempo durante una lunghissima malattia) che in soli tre mesi vendette negli Stati Uniti un milione di copie e la cui popolarità è rispolverata ad ogni passaggio in televisione o nel cinema di periferia del film omonimo, con Clark Gable-Rhett Butler e Vivien Leigh-Rossella O'Hara.

Proprio nell'89 il «Via col vento» cinematografico (10 Oscar, 25 milioni di spettatori e 14 milioni di dollari d'incasso solo nel primo anno di proiezione) compie cinquant'anni. Quale occasione migliore per leggere, o rileggere, il romanzo-fiume da cui è tratto? Sotto l'ombrellone o nel fresco di una

pineta, difficile immaginare una lettura più catturante.

Intanto un'altra coraggiosa (o forse velleitaria?) scrittrice del Sud, Alexandra Ripley di Charleston, sta scrivendo «Via col vento n. 2». Uscirà nel '90.



VIAGGI

● **TIBET — VIAGGIO NELLA «TERRA PROIBITA»** a cura di M.G. Raineri ed E. Crespi. Pagg. 156, lire 18.000, Calderini.

E' la «Terra del Cielo» di Marco Polo, una delle regioni meno conosciute e battute dal turismo, circondata da montagne altissime, custodi gelose dei suoi riti e delle sue tradizioni. Molti subiscono il fascino mi-

sterioso del Tibet, pochi l'hanno visitato. Ecco un testo ricco di informazioni dettagliate e sicure, a cui attingere.

● **LONDRA — LE GUIDE DEL TURISTA**. Pagg. 176, lire 15.500, Garzanti.

E' l'ultimo volume della serie di guide Plygott/Vallardi: aggiornatissime, molto pratiche, stanno in tasca, forniscono tutte le informazioni necessarie.

● **DRONERO UN BORGO RIVISITATO** a cura di Milli Chegai. Pagg. 156, lire 25.000, L'Arciere.

C'è anche un turismo più familiare, la possibilità di scoprire vicino a casa realtà degne di interesse. Tra le molte cittadine di provincia Dronero, per esempio: ha un nobile passato e le carte in regola per farsi apprezzare dal viaggiatore di oggi.

ROSETTA LOY

L'estate di Letuche



I sentimenti

LA BICICLETTA di Rosetta Loy. Pagg. 169, lire 15.000, Einaudi. **L'ESTATE DI LETUCHE** di Rosetta Loy. Pagg. 168, lire 26.000, Rizzoli.

Il successo di «Le strade di polvere» che lo scorso anno, «laureandola» con due dei più importanti premi letterari (Viareggio e Campiello), ha regalato a Rosetta Loy una grande e improvvisa popolarità, riporta in libreria i suoi libri precedenti. Poco notati dal pubblico alla prima uscita, sono una lettura piacevole e interessante, anche per capire «come si fa uno scrittore».

Ne «La bicicletta» (Premio Viareggio opera prima nel 1974), c'è una

grande famiglia e una grande casa di campagna, che sembra (ed è) la stessa delle «Strade di polvere», come simile è la sensibilità di alcuni personaggi, e la rapidità del racconto in corsa verso un finale che già si prevede amaro, un po' deludente, diverso da come avrebbe «dovuto» essere.

Tutto «in diretta», un po' affannato, è anche il ritmo de «L'estate di Letuche» (che è poi Le Touquet, la spiaggia francese da cui prende avvio la storia). Qui sullo sfondo ci sono i ragazzi del '68, l'assassinio di Bob Kennedy, Praga. In primo piano una giovane restauratrice di quadri con un matrimonio fallito alle spalle e un amore che non le dà né quiete né felicità.

L'avventura

● **CHIAMATA PER IL MORTO** di John Le Carré. Pagg. 208, lire 8000, SuperBur Rizzoli.

E' possibile che qualcuno chiedi al centralino telefonico la sveglia per il giorno dopo... proprio prima di suicidarsi? Ovviamente no. E se il «suicidato» è un alto funzionario del Foreign Office, ecco entrare in azione Smiley, l'imbattibile agente del controspionaggio inglese che sullo schermo ha gli occhi freddi e il volto impassibile di sir Alec Guinness.

● **FORTUNE TERRENE** di Michael Korda. Pagg. 384, lire 8000, Oscar Mondadori.

Chi è Paul Foster e perché odia con tanto accanimento il vecchio Matt Greenwood, il miliardario che aspetta di



morire chiuso nel lusso inutile della sua villa a Montecarlo? Che cosa nasconde nel suo passato che gli ha lasciato incubi terribili e cicatrici su tutto il corpo? Ed è l'amore o il desiderio di vendetta ad attirarlo verso Diana, la donna del figlio del suo nemico?

MONTAGNA

● **GUIDA MEDICA PER L'ALPINISTA** di Roman A. Zink. Pagg. 131, lire 16.000, Zanichelli.

Il dottor Zink, medico e appassionato di alpinismo (ha partecipato a numerose spedizioni in Himalaya), si rivolge a sportivi che con altrettanta serietà ma, forse, qualche nozione tecnica in meno si accingono ad affrontare uno dei «quattromila» di casa nostra e a cui possono essere utili nozioni di fisiologia e una serie di consigli pratici (quanto e che cosa bere, come coprirsi, che cosa fare degli indumenti ba-

gnati di sudore, come improvvisare un bivacco...).

● **INVITO ALLO SCI ALPINISMO** di Carlo Dossi. Pagg. 308, lire 20.000, L'Arciere.

Dopo il volume «Dalla Val Tanaro alla Val Gesso», ecco un'altra serie di itinerari nel volume «Dalla Valle Stura alla Val Po»: 98 percorsi corredati di carte geografiche, schizzi topografici, fotografie, con indicazioni storiche e ambientali e osservazioni sulle precauzioni da prendere per affrontare o perfezionare uno sport che da alcune stagioni incontra in Italia favore crescente.

Il film del mese

«**Scandal**». Regia di Michael Caton-Jones. Con John Hurt (Dr. Stephen Ward), Bridget Fonda (Mandy Rice-Davies), Joanne Whalley-Kilmer (Christine Keeler), Ian Mc Kellen (John Profumo), Jeoren Krabbe (capitano Eugène Ivanov), Britt Ekland (Mariella Novotny).

La trama — L'Inghilterra fine Anni '50 vive in piena euforia, politica, economica e sociale. Il premier Harold Mac Millan sembra inattaccabile. Il dottor Stephen Ward, illustre quanto affascinante clinico, è un po' il beniamino e allo stesso tempo il simbolo dell'alta società londinese: lussuosa, frivola ma perbenista. Ward è amico intimo di molti esponenti politici cui «presta» le sue amichette, ballerine e giovani artiste di cabaret che sognano il salto nell'aristocrazia. Richestissima è la più giovane e la più

IL PROFUMO DELLO SCANDALO

bella delle sue «protette», Christine Keeler.

Dopo Lord Astor e Peter Rachman, posa gli occhi su di lei Ivanov, considerato un agente segreto russo. Ward, fidandosi troppo delle sue doti di intrigante, spinge Christine tra le braccia di Ivanov senza preoccuparsi del fatto che la ragazza è contemporaneamente l'amante di John Profumo, ministro della guerra di Sua Maestà. Un banale incidente porterà a conoscenza dell'opinione pubblica questo sordido intreccio, facendo esplodere nel '63 un clamoroso caso di spionaggio.

Il commento — Ancor oggi l'Inghilterra «bene-trema» al ricordo dello scandalo-Profumo. Non tutto fu chiarito, come lascia capire il film privilegiando la cronaca sullo spettacolo.

Sandro Nembi



Joanne Whalley-Kilmer (a sinistra) è Christine Keeler

Moda

QUEST'ANNO POCO BIKINI

E' la conferma di quanto era stato anticipato la scorsa estate, la parola d'ordine, imperativo di tutti gli stilisti, è una sola: costume intero o — massima concessione alla pelle scoperta — il due pezzi castigatissimo, quasi unito in vita. Quest'anno è decisamente in ribasso, e lo si può vedere in tutte le collezioni presentate, il bikini inteso come pochi centimetri di lycra che coprono a malapena le zone cruciali, e lo si può indossare soltanto in clette appartate.

Ma sulle spiagge affollate ci si coprirà il più possibile con costumi- abiti arricchiti di drappaggi, incroci, volant, fiocchi, cinghietti e nastri con risultati di grande effetto.

Ci si sbizzarrisce nel gioco dei contrasti: bianco e nero, positivo e negativo, righe orizzontali e righe verticali, scritte e stampati. Le fantasie esplodono nei colori dei disegni floreali, le multirighe, i maculati e i batik.

Le forme castigate, ma proprio per questo ancora più seducenti, disegnano la silhouette del corpo esaltando braccia, gambe, spalle, busto e vita, con scollature profonde, a cuore o casti (ma solo in apparenza) girocolli, reggiseni a balconcino o a canottiera in un'esplosione di tonalità intense e brillanti.

Così l'olimpionico più classico, ravvivato nei colori acidi, con profondo scollo a V sottolineato da un alto bordo impunturato (Faber) si abbinerà con un gonnellino in jersey a pois (La Rinascente), mentre l'intero con larghe spalle in fantasia fiorata (Triumph) fungerà da canottiera sugli shorts.

Ancora colori fluorescenti per il monopezzo in lycra con reggiseno drappeggiato (Ocean) e linee optical anni '70 per l'intero con profonde scollature avanti e dietro (Lovable).

Ricerca nella lavorazione per il plissé in lycra anche per il due pezzi (Tamigi e Faber) e nei dettagli, come i piccoli volant sullo scollo a bu-

stier (Faber), gli inserti di pizzo per i tagli a canotta (Thiump), le borchie in metallo su lycra e satin a effetto lucido (Parah) e ricami in oro su fondo nero (La Perla).

Revival Anni '60 nei reggiseni con ferretti a fascia alta (Tamigi e Faber) e motivi orientali dal sapore moresco (La Perla) o indianeggiante in lycra e cotone (Tamigi).

Mariangela Cai



Piante

CHI INNAFFIERA' DURANTE LE FERIE?

Tutti gli anni, alla vigilia delle ferie la preoccupazione è sempre la stessa: chi innaffierà le piante? Perché noi partiamo ma loro restano. E, allora, che fare? Affidare a qualche volontario che rimane in città e che è disposto ad ospitarle e a provvedere alle loro necessità? Chiedere a un vivaista se può «tenerle a pensione»? Se c'è la possibilità di affidare i vasi fioriti a qualcuno evviva, sennò è utile ricordare alcuni consigli collaudati. Li elenchiamo.

Cominciamo con le piante che hanno meno esigenze.

Bromeliacee. Dovrebbero resistere fino al nostro ritorno con la riserva d'acqua contenuta nella loro cavità naturale; prima di partire riempirla.

«Grasse». Se sono in vasi abbastanza capienti (anche più esemplari in una grande ciotola) il terriccio rimane fresco più a lungo. Qualche problema l'avranno quelle in vasetti piccoli, peggio se di plastica dove la terra si riscalda troppo, un vero forno per le radici. Una soluzione potrebbe essere quella di servirsi di una cassa grande abbastanza da contenere i vasetti, ricoprire il fondo con dell'argilla espansa, collocare i vasi e riempire i buchi tra i contenitori con altra argilla espansa fino ad arrivare all'orlo dei vasi; sollevare la cassa dal pavimento perché l'aria circoli e il fondo non si surriscaldi, e situarla nel posto meno assolato del terrazzo. L'argilla è un buon isolante e tiene lontano il calore dalle radici.

Piante diverse. Raggruppare i vasi nella zona meno esposta al sole; se si riesce a creare un po' d'ombra con piante più alte e più frondose, tanto di

guadagnato. Prendere un secchio, colmarlo d'acqua e metterlo su di uno sgabello in modo che sia più in alto dei vasi; immergere nel secchio dei grossi spaghi di cotone, fettucce o lana (funzionano bene le stringhe delle scarpe da ginnastica), fissarli sul fondo del secchio con dei pesi e inflare l'altra estremità nel terriccio dei vasi. Mettere anche più di uno spago per vaso. L'acqua passerà lentamente e in modo costante dal vaso alle radici. Altra possibilità è quella di interrare i vasi in contenitori più grandi riempiti di torba umida.

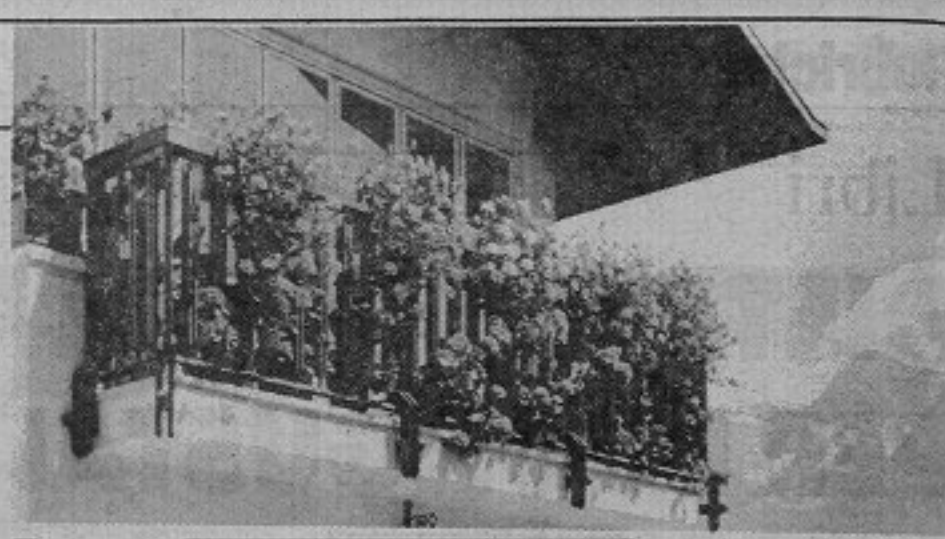
Piante da appartamento. Raggruppare tutti i vasi nella vasca da bagno o in altro luogo, avendo l'accortezza di lasciare un po' di luce, e poi adottare il sistema del secchio, descritto prima.

C'è da aggiungere che se le piante, prima di partire, sono state ben innaffiate, abbondando nelle nebulizzazioni delle parti aeree e se il locale in cui sono state messe l'una accanto all'altra a scambiarsi vicendevolmente un po' di umidità, è in ombra (ovviamente non al buio), resisteranno abbastanza bene fino al nostro ritorno.

Un altro sistema è quello di racchiudere piante singole in sacchetti di plastica trasparente. Se ne avete con foglie delicate e temete di rovinarle, avvolgere soltanto il vaso fissando con cautela il sacchetto di plastica intorno al fusto.

Una cosa importante prima di partire è accertarsi che le piante non siano malate; se lo sono provvedete senza rimandare. Eliminate anche rami, fiori secchi e foglie ingiallite.

Maresa Regge



Francobolli

DALLA BASTIGLIA ALLA LUNA

E' una rovente estate filatelica, ricca di novità. Si susseguono le emissioni, tutte interessanti, per il bicentenario della Rivoluzione francese, di cui abbiamo già detto. Aggiungiamo che anche San Marino si è associato alla celebrazione con tre esemplari (700, 1.000 e 1.800 lire) disegnati da Ro. Marcenaro. Tra i Paesi dell'Est europeo, Ungheria e Unione Sovietica sono stati i primi a rievocare i fatti francesi di duecento anni fa, anche in coincidenza con la rassegna mondiale di Parigi Philéfrance, una esposizione filatelica come da tempo non si vedeva.

Poi c'è il ventennale della discesa del primo uomo sulla Luna, la memorabile impresa dell'«Apollo 11» nel luglio 1969. Decine di serie arrivano da ogni angolo del mondo. Una delle più originali è forse quella di Redonda, nella Federazione delle Indie Occidentali: illustra la grande conquista spaziale con Topolino e altri personaggi del mondo di Disney immaginati sulla superficie lunare.

● **Vaticano ecologico** - Curiosità ha suscitato la nuova serie del Vaticano: otto uccelli da salvare, disegnati da Eleazar Albin nel volume *Histoire naturelle des oiseaux*, edito all'Aja nel 1750 e conservato a Roma, alla Pontificia Università Lateranense.

● **Il Papa in Africa** - La visita del Papa nello Zambia è ricordata da questo Paese con quattro esemplari che recano motivi locali con il ritratto del pontefice racchiuso in un ovale. Annotiamo come i viaggi papali, con i francobolli che spesso ispirano, gli annulli, i dispaçci, siano una delle collezioni più popolari del momento.

● **Il Milan e l'Inter** - Esaurite in poche ore le buste commemorative (con annullo speciale) della vittoria del Milan contro la formazione dello Steaua per 4 a 0 e la conquista della Coppa dei Campioni, buste affrancate con il 650 lire dell'anno scorso emesso per lo scudetto al Milan. Molto interesse per l'esemplare italiano apparso dopo la conquista dello

scudetto da parte dell'Inter, tutto nero e azzurro.

● **I cataloghi 1990** - Sono in corso di stampa i cataloghi datati già per il nuovo anno. Per quanto riguarda l'Italia, da anticipare molti sensibili aumenti anche per serie relativamente recenti, con particolare evidenza per le emissioni del periodo della presidenza di Sandro Pertini. Buona la ripresa per molti francobolli del Vaticano, in specie per il pontificato di Giovanni Paolo II. Per i Paesi esteri risultano in buon aumento serie degli ultimi quindici anni della Francia, della Gran Bretagna, della Repubblica Federale tedesca e dell'Europa del nord. Spinte verso l'alto per molti commemorativi degli Stati Uniti. L'Urss di Gorbaciov è pure molto popolare. Richiesti in particolare tutti gli esemplari sovietici che si riferiscono al cosmo e all'esplorazione spaziale.

Renzo Rossotti



Previdenza

RICORSI ALL'INPS ECCO LE NOVITA'

Che l'italiano sia un tipo «litigioso» è un dato di fatto oggettivo: basta scorrere le statistiche dei ricorsi alla Magistratura. Si litiga su tutto e con tutti.

Sul fronte della previdenza dobbiamo registrare (per fortuna) un notevole snellimento delle procedure, con un conseguente accorciamento dei tempi di attesa per il riconoscimento di un «torto» patito.

Con la pubblicazione della legge numero 88 del marzo di quest'anno, si è di fatto abbreviato l'iter dei ricorsi avverso le decisioni negative adottate dall'Inps. Vediamo le novità.

RICORSI PER LE PENSIONI

Scompare il «secondo grado di giudizio», costituito dal ricorso al Co-

mitato regionale Inps. In sostanza, il comitato provinciale che, prima della riforma, rappresentava l'organo intermedio, emanerà ora sentenze definitive (da un punto di vista amministrativo, beninteso) impugnabili solo davanti alla magistratura. Restano dunque affidati alla competenza dei comitati provinciali Inps i ricorsi avanzati dai lavoratori contro la reiezione delle domande di pensione di vecchiaia, invalidità e superstiti degli ex lavoratori dipendenti, degli autonomi (contadini, artigiani e commercianti), dei minatori e delle pensioni sociali. Il termine per impugnare la decisione negativa adottata dalla sede dell'Inps avanti il comitato provinciale re-

sta sempre fissato in 90 giorni, mentre l'azione giudiziaria può essere esercitata entro dieci anni.

RICORSI PRESTAZIONI TEMPORANEE

Anche in materia di disoccupazione, di trattamento di fine rapporto, di trattamento di famiglia (assegni familiari), di congedo matrimoniale, di richiamo alle armi, di indennità di malattia e di maternità sarà chiamato a pronunciarsi il comitato provinciale. Resteranno infine affidati al comitato regionale (presente in ogni capoluogo di Regione) le decisioni in materia di rapporto di lavoro dipendente.

A conti fatti, un bel risparmio di tempo e di pubblico denaro.

Mario Stratta

Assicurazione

UN PREMIO DETRAIBILE

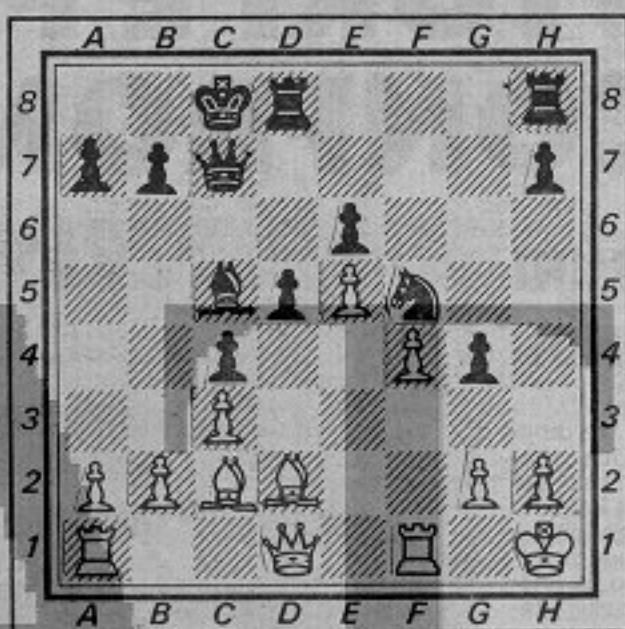
Un lettore scrive: «Proprietario di un mini alloggio ho presentato, in occasione della denuncia dei redditi, l'arcinoto 740. Soltanto qualche giorno dopo, sono stato messo al corrente che, nella dichiarazione dei redditi, avrei potuto detrarre anche il premio della polizza contro gli infortuni. Mi chiedo come mai tale possibilità non viene pubblicizzata».

Da quando è stato introdotto il meccanismo che consente, appunto, la possibilità di detrarre i costi delle polizze sulla vita dalla denuncia dei redditi, in pari tempo si è anche consentito che lo stesso diritto spettasse ai titolari delle assicurazioni contro gli

infortuni. Per quanto riguarda la pubblicizzazione di questo prodotto, con relative possibilità di beneficio tributario, tutti gli operatori dell'«Augusta Assicurazioni», forniscono ampie informazioni in proposito. Inoltre, sul retro delle quietanze di rinnovo delle polizze infortuni (e quelle sulla vita) dell'«Augusta Assicurazione», viene riportata la seguente indicazione: «Il presente documento (quietanza, ndr) è valido come attestazione di pagamento ai fini delle imposte dirette. Fattura non obbligatoria ai sensi dell'art. 22 del D.P.R. 26/10/1972 n. 633».

Giuseppe Alberti

Scacchi



BASTANO TRE MOSSE

In un'epoca nella quale i guadagni dei campioni di scacchi assommano a centinaia di milioni, possono far sorridere i 75 dollari vinti per il premio di bellezza da Richard Reti (di cui quest'anno si ricorda il centenario della nascita) con la partita che abbiamo scelto per il quesito di giugno. Alla guida del Nero troviamo l'altrettanto noto Bogoljubov. La continuazione ideata dal Bianco fu: 24. Af7+ (bellissima mossa intermedia), Rh8 (obbligatoria) 25. Ae8 ed al Nero non restò

che abbandonare.

E veniamo al nuovo quesito. I temi che caratterizzano le combinazioni più famose debbono entrare a far parte del bagaglio tecnico di ogni buon giocatore. Accade così che una combinazione ideata da un campione dell'Ottocento riviva un secolo più tardi per mano di uno sconosciuto. Nella posizione raffigurata dal diagramma tocca muovere al Nero che in sole 3 mosse obbliga l'avversario ad abbandonare.

Ferruccio Pezzuto



I VINCITORI



Si sono aggiudicati i premi messi in palio a giugno i signori: Michelangelo Gamba, strada Torino 73/3-Moncalieri; Franchetto Walter, piazza Perotti 1-Torino; Giuseppe Di Nucci, via I. Balbo 9-Monteroduni. Hanno fatto pervenire l'esatta soluzione al quesito: Carmelo Agnello, Mariano Quintili, Donatella Braga, Sergio Lucatini, Primo Mario

Pillon, Pietro Fissore, Carlo Guzzardi, Luca Valente, Nicola Femia, Claudio Mossino, Flene Toumani, Cristiana Scarparolo e Beniamino Valente.

Ecco ora la nuova classifica dei solutori: 14 punti Gamba, Agnello, Mossino, Femia, Franchetto, Braga; 11 punti Toumani, Valente L., Lucatini, Guzzardi; 8 punti Valente B., Scar-

parolo, Fissore; 6 punti Campassi, Scola, Lanfranco, F. Giambavichio; 5 punti Pillon, Di Chiara, Quintili; 3 punti Soncin, Mollo, Seglie, De Paolis, Bajma, Giudei, Daffara, Ilva, Sasso; 2 punti Polo, Cielo, Palumbo, De Agostino, Valero. Sono state considerate valide per il quesito di maggio le risposte di Donatella Braga, Oliva Giovanni.

VIDEOREGISTRAMO

Raiuno - Sabato 15 luglio, ore 23. Commedia satirica: «Come ti ammazzo un killer», regia di Michael Ritchie. Con Walter Matthau, Robin Williams, Jerry Reed, Kristen Vigard (1983). Donald, giovane manager, viene di punto in bianco licenziato. Il maturo Sonny si ritrova a spasso dopo l'incendio della pompa di benzina. Jack, killer professionista, si è ridotto a rapinare tavole calde travestito da negro. Tre «disoccupati» piuttosto particolari che finiranno, loro malgrado, per scontrarsi. Battute fulminanti e ritmo tipicamente hollywoodiano per mettere alla berlina fissazioni della società moderna.



Robin Williams e Walter Matthau in «Come ti ammazzo un killer»

Raidue - Sabato 15 luglio, ore 20.30. Drammatico: «Claretta», regia di Pasquale Squitieri. Con Claudia Cardinale, Nancy Brilli, Giuliano Gemma, Maria Mercader, Fernando Briano (1984). Giornalista in cerca dell'idea per un film parla con Miriam, sorella di Claretta Petacci, che le racconta dal suo punto di vista la storia di Mussolini e della sua amante. Ne vien fuori il ritratto di una donna prima abbagliata dal mito poi innamorata dell'uomo in declino, fino a essere l'unica a dividerne la violenta fine. Superficiale romanticismo che ha suscitato critiche da ogni parte.

Raidue - Domenica 23 luglio, ore 16. Commedia brillante: «L'appartamento», regia di Billy Wilder. Con Jack Lemmon, Shirley Mac Laine, Fred Mac Murray, Ray Walstone (1959). Bud, impiegato in una compagnia di assicurazioni, fa carriera più che per meriti professionali perché presta la chiave del suo appartamento da scapolo ai superiori, per loro «avventure». Tutto fila liscio finché il capo del personale non utilizza il rifugio per un incontro con la ragazza degli ascensori, che Bud ama segretamente. Sofisticated-comedy eccellente nei dialoghi, nelle situazioni e nelle interpretazioni.

S.N.

I VOSTRI PREFERITI

Continuano ad arrivare i tagliandi con le risposte e i giudizi dei nostri lettori sui programmi della tv. Questa la classifica delle preferenze.

SALGONO

Milly Carlucci (35 anni) conduce lo show «Bellezze al bagno», un gioco-varieta' ospitato ad Atlantica, la città dei divertimenti di Cesenatico (Canale 5, giovedì, ore 20,30).

Gerry Scotti (33 anni) presenta «Festivalbar '89», kermesse canora che decreterà la canzone più gettonata dell'estate (Italia Uno, martedì, ore 20,30).

Enrica Bonaccorti (40 anni): il suo programma, «Cari genitori», andrà in onda per tutta l'estate (Canale 5, lunedì-venerdì, ore 19,45).

SCENDONO

Deborah Mullowney (29 anni), la Sloane Dennings di «Capitol». Il serial è riproposto in replica (Rai Due, lunedì-sabato, ore 13,30).

Umberto Smaila (38 anni), conduce «Il meglio di Colpo grosso», gioco-strip a premi (Italia 7, lunedì-sabato, ore 22,20).



Enrica Bonaccorti

GIUDICATE I PROTAGONISTI

Date un voto (da 0 a 10) a tre personaggi della Tv.

- 1
- 2
- 3

Da ritagliare e spedire a Illustrato Fiat Casella postale 1100 - 10100 TORINO.

PITTORI E POETI A CONFRONTO

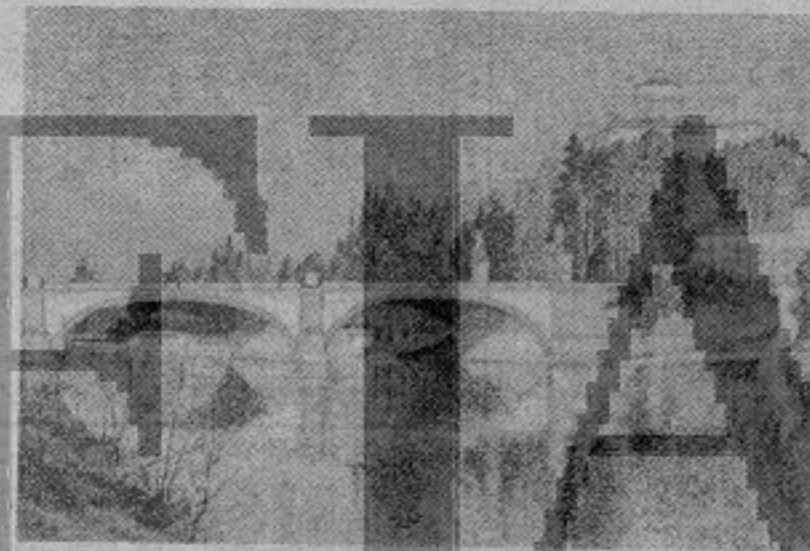
Questo mese «Spazio aperto», è dedicato a due sole attività: la pittura e la poesia. Vediamo chi sono i protagonisti e come si esprime la loro passione artistica

TRE UOMINI TRE MONDI

Tre pittori, tre modi diversi di interpretare il paesaggio: l'astrattismo di Erminio Sivieri, il surrealismo tutto personale di Alberto Dal Zovo, il divisionismo di Ilario Silano.

Erminio Sivieri, 54 anni, di Corbola (Rovigo), dipendente della Fiat Aviazione di Torino, ha iniziato come pittore figurativo nel 1962. La sua fantasia in continuo fermento lo porta presto a trasformare il linguaggio, passato attraverso diversi periodi e campi d'indagine. L'idea nasce da un'ispirazione esterna e prende corpo sulla tela passando attraverso il filtro dell'emotività interiore. Dopo tavolozze dominate da grigi e tinte metalliche, giochi grafico-coloristici azzardati e dissonanti, oggi Sivieri percorre la strada di un linguaggio ermetico, anche se godibile per gli spunti fantastici che forme e linee in libertà suggeriscono.

Alberto Dal Zovo si definisce un «lirico», in quanto, spiega, tutto nasce dal pensiero, da una spinta interiore poco rapportabile alla realtà cui è legato da un filo sottile: quello del paesaggio. Le sue raffigurazioni sono spesso lunari e fiabesche, im-



Dipinti di Ilario Silano (sopra), Alberto Dal Zovo (in alto a destra) ed Erminio Sivieri (qui accanto)

merse nella solitudine, come percorse da presenze impalpabili e appena luminescenti. Le tonalità azzurre e rosa esprimono bene il carattere dell'autore.

Ex dipendente della Teksid, premio fedeltà, Dal Zovo è nato 56 anni fa in provincia di Verona. Ha ricevuto tra l'altro la decorazione al valor civile per aver salvato la vita ad una persona. Da quando è in pensione trascorre praticamente l'intera giornata nel suo studio a preparare mostre. La sua ultima personale, conclusasi lo scorso giugno presso la galleria civica di Chieri, è stata un successo.

Ilario Silano, 69 anni,

ex dipendente di Mirafiori, ha scelto per esprimersi pittoricamente una delle vie più impegnative: il divisionismo, movimento artistico nato in Italia intorno al 1885 e protrattosi fino ai primi decenni del secolo. Si tratta di una tecnica che richiede inoltre esperienza e che si esprime nella luce ottenuta dalla separazione minuta delle tinte complementari. Nel curriculum di Silano, pittore che non ama mettersi in mostra, va ricordata la frequentazione, in gioventù, di atelier come quelli di Angela Meucci, per l'olio, e di Reduzzi per il paesaggio. L'elemento portante delle sue opere è il phatos, portatore di messaggi interiori e di meditazione. Ma c'è anche una vena di nostalgia.

UN INTRECCIO DI SIMBOLI

La solarità mediterranea domina le tele di Saverio Mercogliano, 45 anni, di San Gennaro Vesuviano, dipendente dell'Alfa Lancia di Pomigliano. Mercogliano predilige gli impressionisti, dei quali ha studiato tecnica e pensiero, ma le sue radici sono nella scuola napoletana. La sua è una pittura di messaggio, che esprime e valorizza gli aspetti positivi della vita. «Non per chiudere gli occhi davanti alla realtà — precisa il pittore — ma per sottolinearla con tratti di serenità». Figure e paesaggi sono sempre immersi in una luce riposante, tregua nel caos, con sottili venature di malinconia e profondità di pensiero. Come nella donna raffigurata in «Ricordo di Capri»: tra un primo piano di brocche e i Faraglioni, ecco il volto di una giovane in cui affiora un intreccio di simboli.



Saverio Mercogliano e due suoi dipinti

SCENE DI TUTTI I GIORNI



Operato in officina di Guido Bonaudo. A sinistra: Gianpietro Boldori con autoritratto



La pittura tradizionale, cioè quella figurativa, è oggi in forte ripresa e forse questo esprime la necessità di recuperare certezze e umanità. Nell'area della tradizione si colloca appunto Gianpietro Boldori, 45 anni, dipendente della Fiat Iveco di Brescia, responsabile della sezione pittura del CedAS. «Sono un figurativo — spiega — e lavoro a tecnica mista: olio e matite, crete e sanguigna. Cerco di rappresentare la realtà che mi circonda con sentimento e poesia. Dipingo per il piacere di creare un'immagine bella ed immediata». Aggiunge di considerarsi un «diligente allievo del maestro bresciano Dino Decca», anche se nei suoi lavori emerge una personalità di spicco. Gli oli di Boldori hanno colori

sfumati e soffici, frutto di sapienti impasti. Matite e carboncini riportano alle suggestive atmosfere degli studi d'arte.

Anche per Guido Bonaudo, 39 anni, di Livorno Ferraris, dipendente della Fiat di Crescentino, il taglio è quello della tradizione, con squarei sulla vita quotidiana e sulla cultura religiosa contadina: cappelle votive dimenticate nel silenzio di una campagna antica, affreschi scrostati o ex voto realizzati ispirandosi ad episodi in fabbrica. L'officina è un altro tema che Bonaudo sviluppa e qui, dovendo raffigurare macchinari, la sua pittura si apre a volte, inconsciamente, a soluzioni futuriste.



UNO SPUNTO PER RIFLETTERE

Anna Maria Gallino lavora alla Fiat di corso Marconi a Torino. La sua poesia traduce la realtà in chiave filosofica, a volte esprime disillusione anche se non rinuncia mai alla speranza. Come in «Maternità» — che pubblichiamo qui di seguito — e in «Un incontro». «L'arte di esistere» è invece una sorta di distaccata autobiografia alla luce dei tanti avvenimenti «partecipati».

MATERNITÀ

Io ti sarò accanto,
quando la gioia per essere
cittadino nel mondo
ti renderà allero,
ed il sentirti così forte e sicu-
ro
l'apparirà un diritto inviola-
to.
Io ti sarò accanto,
quando la nebbia dell'anima
salirà pian piano
e la paura stenderà su di te
le sue gelide ali,
paralizzando ad un tempo
la mente ed il cuore.
Io ti sarò accanto,
quando il tuo amico migliore
ti lascerà solo,
deluso, stanco, umiliato,
quando i tuoi giovani sogni
subiranno la prova del dub-
bio
ed il tuo capo bruciante
cercherà la freschezza
d'una mano neutrale.
Io ti sarò accanto,

quando il tuo cuore sarà
talmente leggero da toccare
le nuvole,
quando scoprirai
in due occhi lucenti d'amore
l'essenza di una vita
che non devi schiacciare.
Io ti sarò accanto,
sempre, ovunque ritrai
e chiamerò a raccolta tutto il
creato
se per caso tu sarai perduto,
e staccherò una stella dal cie-
lo
per farti dono,
e sarà solo tua, se lo vorrai.
Io ti sarò accanto
ma senza dirtelo mai,
e mi vedrai, se mi vorrai ve-
dere,
e mi sentirai, se mi vorrai
sentire,
mentre una linfa vitale
scenderà l'intero tuo essere
e sarai forse felice
e forse anche libero.
E sarà questo, solo per te,
il mio inno all'amore.

L'«universo» dei dipendenti Fiat è ricco di persone che coltivano interessi artistici e culturali, oppure svolgono attività insolite: passioni e hobby dai quali spesso scaturiscono risultati sorprendenti. Per farsi conoscere, i lettori possono telefonare a questo numero: (011) 6565/3769.



IL FASCINO DELLE IDEE

Antonino Rotolo ha vinto diversi premi culturali, è socio onorario e collaboratore di varie associazioni e pubblica le sue poesie con la casa editrice «Carello». È nato nel '45 a Lercara Friddi (Palermo) ed è dipendente della Comau di Grugliasco. Lo si può definire poeta-prodigio, visto che iniziò a scrivere le prime strofe in rima baciata all'età di 5-6 anni. E da allora non ha più smesso. Ha collezionato riconoscimenti nelle maggiori città italiane, distinguendosi anche in veste di paroliere di canzoni. Una sua poesia, «Il fiore del Male», presentata alla quarta edizione internazionale di poesia e narrativa organizzata dal Gruppo culturale Veneto, è stata inclusa nell'antologia «I contemporanei ai Città di Venezia» con questo commento: «Un acuto osservatore dei nostri tempi non sempre lieti». Recentemente ha pubblicato una sua raccolta dal titolo «Granelli di...vita», impressioni autobiografiche ma anche fatti che toccano un po' tutti.

La lirica di Rotolo è pervasa da una piacevole musicalità che arricchisce il fascino delle idee, come ne «Il treno della fantasia», dove il tempo viene inteso nella sua relatività.

GIOCHI DI PAROLE

La poesia può essere anche divertimento, gioco di parole. È il caso, appunto, di Carmelo De Cervo e Antonino Scelfo.

Carmelo De Cervo ha 26 anni ed è operaio alla Fiat Rivalta (Torino). Oltre al lavoro le sue giornate sono piene di hobby: la natura, la musica, gli animali, i romanzi d'amore e di fantascienza. Ma la passione cui dedica maggior attenzione è la poesia. Tra le liriche da lui composte negli ultimi tre anni meritano una citazione quelle

sul ragno, sul cardellino, sulla sigaretta: un colloquio fresco ed essenziale che denota acutezza ma anche un certo fatalismo di fondo.

Antonino Scelfo ama giocare con le parole, da lui abilmente impiegate per trattare i temi più svariati: sportivi («Omaggio a Vicini»); alla moglie paragonata scherzosamente a un galletto tutto pepe; a una sposa; ad alcuni momenti autobiografici. Nato a Enna 55 anni fa, lavora alla Mirafiori.

AMORE E RABBIA

Paola Montis vive a Desio, dove lavora presso la Fiat Autobianchi. La sua dimensione lirica è tutta protesa verso l'amore. Leggiamo alcuni versi: sono delicati, sentiti, a volte trascendentali. L'intreccio è appena venato di nostalgia, intriso di rabbia antirazzista. Una poesia dedicata ai negri delle baraccopoli di Soweto (Sudafrica), è aperta ribellione contro le ingiustizie del mondo.

PASSIONE PER IL TEATRO

Sono tutti e due di Brindisi. Sentrambi impegnati sul versante della poesia. E ad accomunarli è la passione per il teatro. Parliamo di Vito Stridi, 40 anni, di San Pancrazio Salentino, dipendente della Fiat Avio di Brindisi, e Gianni Bataccia, figlio di un dipendente dello stesso stabilimento.

Vito Stridi scrive sin da ragazzo, ma in sordina, quasi avesse timore di farsi leggere.

Nelle sue liriche domina il sociale, l'orrore per le guerre, il dubbio su un presente popolato di paure e di fantasmi.

Gianni Bataccia ha fatto dell'espressione vernacolare un argomento di studio che coltiva con il senso del recupero di suoni e parola in estinzione.

Pagine a cura di
Silvana Nota

Città Mercato

BUSSOLENGO (VR) - BERGAMO - CONCESIO (BS) - MERATE (CO) - RHO (MI) - RONCADELLE (BS) - RIVOLI (TO) - VENARIA (TO)

SCONTI D'ESTATE

ABBIGLIAMENTO
ESTERNO
DONNA E UOMO

ABBIGLIAMENTO
BAMBINI

COSTUMI DA
BAGNO

CALZATURE

VINCE PER CONVENIENZA

centri di
attività sociali
fiatTRE GIORNI
A VENEZIA

VIAGGI

Gita a Venezia - Il 6, 7 e 8 ottobre, viaggio in treno, con visita a Palazzo Grassi, Palazzo Ducale e mostre. Quota: 270.000 lire (iscritti sezione cultura artistica, musei/arte figurative CedAS). Iscrizioni e programma alle biglietterie CedAS (via Marochetti 11, via Guala 26, piazza Di Robilant 16, a Torino).

Bulgaria «fra Oriente e Occidente» - A prezzi convenzionati per soci CedAS/CSAIn, con forti riduzioni per bambini dal 2 ai 12 anni, si fanno le seguenti proposte:

- Tour dei monasteri, 8 giorni, 840.000 lire;
- week-end a Sofia e Rila, 4 giorni, 490.000 lire;
- soggiorno per raccogliere funghi, 8 giorni, 760.000 lire;
- tour dei monumenti, 8 giorni, 810.000 lire;
- tour della Bulgaria, 8 giorni, 820.000 lire;



- soggiorno sul Mar Nero al Albena, 8 giorni, 800.000 lire.

Informazioni: CSAIn, via Avogadro 8, Torino, tel. 011/553134. Iscrizioni e informazioni: Agenzia viaggi Barry Lyndon, corso Giulio Cesare 29 E, Torino, tel. 011/280595 oppure 280755.

Gita a Riomaggiore (Cinque Terre) - Il 23 settembre con partenza in pullman da Torino (corso Stati Uniti) alle 7. Prezzo per il solo viaggio 20.000 lire. Iscrizioni e programma alle biglietterie CedAS di via Marochetti 11, via Guala 26 e piazza Di Robilant 16, a Torino.

Sette giorni in montagna - Dal 12 al 19 agosto a Pracatinat (Torino) parco Orsiera-Rocclavère (mt. 1650). Pensione completa più un pranzo il giorno del rientro. Prezzo: 290.000 lire escluse bevande. Riduzione per bimbi sotto i 6 anni. Informazioni ed iscrizioni alle biglietterie CedAS di via Marochetti 11, via Guala 26, piazza Di Robilant 16, a Torino.

MOSTRE

Calendario di «Torino Esposizioni» - Dal 16 al 24 settembre «Caravan Europa '89». Dal 4 all'8 ottobre «Montagna '89». Dal 6 all'8 ottobre «Minerali '89». Dal 14 al 22 ottobre «Expo fuori strada '89». Il 14 e 15 ottobre «Mostra ornitologica». Dal 16 al 19 novembre «Elogio all'orologio». Dall'8 al 12 novembre «Nuove tecnologie '89». Dall'8 al 12 novembre «Torino Ufficio '89».

Prezzi scontati per ogni tessera CedAS. Informazioni e acquisto biglietti alle biglietterie CedAS (via Marochetti 11, via Guala 26, piazza Di Robilant 16, a Torino).

Fiera d'autunno - Dal 6 al 22 ottobre al Palazzo del Lavoro di Torino. Sconto per i soci CedAS presentando la tessera direttamente alla cassa del Palazzo del Lavoro di Italia '61.

CULTURA E ARTE

Centro psicologico didattico (via Beaumont 25, Torino, tel. 011/539733). Invito ad associarsi per usufruire di incontri culturali, corsi di formazione, corsi di animazione didattico-cibernetica e psicoterapie. Per i soci CedAS, sconti del 50 per cento.

Corsi di danza classica, moderna, jazz, contemporanea, dal 15 settembre '89 al 15 giugno '90. Il programma: - Danza classica e propedeutica per bambini di 5-12 anni. La frequenza è di 2 ore settimanali, quota mensile di 45.000 lire. Sede dei corsi: via S. Pio V 18 bis, via Cesana 17, corso Principe Oddone 92 bis, corso Traiano 68/13 a Torino, piazza Castello a Ciriè.

- Danza moderna - jazz per ragazzi da 8 anni in poi. Due ore settimanali. Quota trimestrale di 110.000 lire, mensile di 45.000 lire. Sede dei corsi: via S. Pio V 18 bis, via Cesana 17, corso Principe Oddone 92 bis, corso Traiano 68/13, via Pietro Giuria 30 bis, a Torino, piazza Castello 26, a Ciriè.

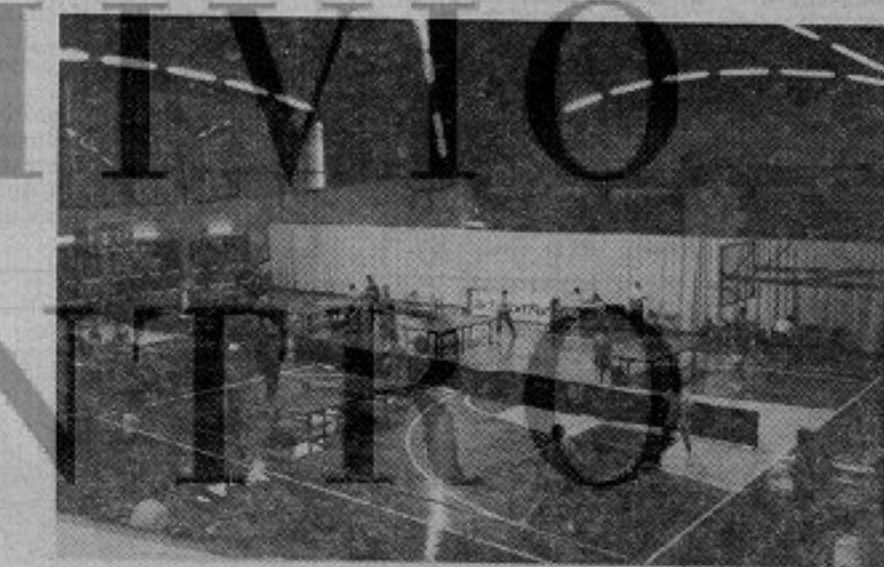
- Danza classica, moderna, jazz, contemporanea, folklore, tip-tap, eccetera, per adulti. Frequenza 2 o 3 ore settimanali rispettivamente a 50.000 e 60.000 lire. Sede dei corsi: via Pietro Giuria 30 bis, corso Traiano 68/13, a Torino. Per tutti i corsi la quota di iscrizione è di 50.000 lire. Rivolgersi in via Pietro Giuria 30 bis (Lo Studio), tel. 011/6699128, oppure in via S. Pio V 18 bis (Ciac), tel. 011/6509070, a Torino. Per i soci CedAS i prezzi indicati sono di favore.

Tritematico di fotografia - E' un concorso gratuito aperto a tutti i dipendenti, familiari, anziani e aggregati. Il concorso è abbinato alla rassegna «Fotografi Fiat 1989». Temi: a) il linguaggio delle mani; b) il linguaggio degli occhi; c) il linguaggio dei capelli. Le opere dovranno essere presentate entro il 3 ottobre. Ritirare il regolamento alle biglietterie CedAS (via Marochetti 11, via Guala 26, piazza Di Robilant 16, a Torino). Premi ai migliori classificati.

I corsi di danza classica e moderna hanno sempre più successo. In basso un'immagine d'insieme del torneo di tennistavolo

SPORT

1° Trofeo CSAIn di calcio - Da ottobre '89 a maggio '90, con incontri al sabato pomeriggio, si disputerà il 1° trofeo CSAIn di calcio triennale non consecutivo, terza edizione per categoria dilettanti. Dal 10 al 28 luglio saranno raccolte le preiscrizioni con termine delle iscrizioni il 22 settembre. La



quota per il torneo è di 800.000 lire (più il costo del tesserino). All'atto della preiscrizione si dovranno versare 300.000 lire non rimborsabili in caso di rinuncia. Il saldo dovrà essere corrisposto entro il 22 settembre. La cauzione è di 200.000 lire.

Per informazioni rivolgersi alla segreteria CSAIn, via Amedeo Avogadro 8, Torino, tel. 011/553134, responsabile tecnico Piervaldio Baridon.

1° Trofeo di pesca - Il 22 ottobre si disputerà a «Canale Gherardo», Bagnolo S. Vito (Mantova) una gara di pesca al pesce bianco riservata a squadre composte da quattro soci CedAS (precostituite dai concorrenti).

GIMCANA AUTOMOBILISTICA



Il 27 maggio nel piazzale di Mirafiori, si è svolta una gimcana riservata agli iscritti del gruppo automobilismo. Oltre cento concorrenti hanno dato vita ad emozionanti esibizioni. Nella foto: Riccardo Spada, responsabile dei CedAS (a sinistra), premia il vincitore

Vi possono partecipare tutti i CedAS del Gruppo Fiat in Italia. La quota è di 100.000 lire per squadra. Le spese di trasferta sono a carico dei partecipanti. Secondo quanto stabilito dall'organizzazione CedAS/CSAIn, la gara avrà la durata di tre ore e si concluderà con l'assegnazione di premi individuali e di squadra ai primi classificati. Per l'iscrizione (da affrettare) rivolgersi alle biglietterie CedAS di Torino (via Marochetti 11, via Guala 26 e piazza Di Robilant 16) o di altre sedi CedAS eventualmente interessate.

3° Torneo sociale tennistavolo - Il 3° torneo sociale CedAS per non classificati si è svolto il 3 giugno scorso nella palestra Sisport di via Guala 26, Torino. Vi hanno partecipato circa una sessantina di appassionati di ogni età. Gli incontri, ad eliminazione diretta, si sono così conclusi: 1° Maurizio Migliore, 2° Idalgo Barotti, 3° Sigfrido Digiori.

Piscine Sisport - Il 23 luglio dalle 13 alle 17, in corso Moncalieri 336, Torino, prove gratuite di attrezzature subacquee con istruttori qualificati del circolo «Blu sub Torino» affiliato Fias/CSAIn, per tutti i soci CedAS/CSAIn.

Per informazioni, programmi dettagliati e iscrizioni rivolgersi alle biglietterie CedAS di via Marochetti 11 (tel. 6391.326/376), via Guala 26 (tel. 619.16.36) e piazza Di Robilant 16 (tel. 331.570). Orario biglietterie: lunedì 15/18 (via Marochetti 11); da martedì a venerdì 9/12-15/18 (via Marochetti 11, via Guala 26 e piazza Di Robilant 16); sabato 9/12 (via Marochetti 11 e piazza Di Robilant 16).

CALENDARIO



Bocce - 16 settembre, gara a coppie, alle 8, Sisport Campo Vittoria; 30 settembre, gara a coppie, alle 8, Sisport piazza Di Robilant 16.



Ciclismo - Giro cicloturistico: 15 luglio, Mappano; 16 luglio, S. Raffaele Cimena; 16 luglio, Cuneo-Cuneo; 23 luglio, Bussolino di Gassino; 23 luglio, Torino Murazzano; 2 settembre, Carmagnola; 3 settembre, Dopolavoro PP.TT.; 9 settembre, Lombriasco; 10 settembre, S. Giorgio Canavese; 10 settembre, Mondovì/Rocquebrune (Frosinone); 16 settembre, La Loggia/Italpasta.



Escursionismo - 15/16 luglio, escursione alla Capanna Regina Margherita (mt. 4559) dal rifugio Gnifetti (mt. 3647) Valle del Lys; 16 luglio, escursione al Rifugio Mantova (mt. 3500) dal Gabiet (mt. 2342) Valle del Lys; 3 settembre, escursione alla Cima di Pienasca (mt. 3117) traversata da Chianale (mt. 1797) a Genzana.

(Pontechianale) mt. 1664, Valle Varaita; 10 settembre, escursione Bivacco Leonessa (mt. 2930) da Valnontey (mt. 1666) Valle di Cogne.



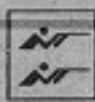
Motociclismo - 16 luglio, partecipazione al Moto Rally enduro a Cogne.



Pesca - 15 luglio, gara di pesca alla trota, alle 8, Lago di Bruzolo.



Podismo - 16 luglio, Cogne «4° Tour Gran Paradiso» km. 20; 23 luglio, «6 corsa in montagna Fenis-Clavallè» km. 10; 30 luglio, «7 corsa in montagna Issiglio» km. 10; 27 agosto, staffetta in montagna del M. Viso; 3 settembre, corsa podistica a Ivrea; 3 settembre, corsa podistica a Sciolze; 10 settembre corsa podistica a Trana km. 10.



Tiro a volo - 29 luglio, Skit a Orbassano.

PESCA DEI «PIERINI»



Un momento della gara di pesca riservata ai «Pierini», bimbi e ragazzi fino ai 15 anni. E' stata disputata il 3 giugno sul lago di Novaretto in val di Susa, presso Torino. Tutti i piccoli concorrenti, accompagnati da un iscritto al Gruppo pesca CedAS, hanno dimostrato passione e bravura. A tutti è stato consegnato un premio, oltre al riconoscimento per il primo «Pierino» e la prima «Pierina» classificati.

400 CICLISTI ALLA MANDRIA

Domenica 18 giugno si è svolto il 1° Raduno Ciclo-Ecologico organizzato dal Comitato attività sportive ricreative culturali della Fiat Auto per dipendenti e familiari. Circa 400 ciclisti, con tipi diversi di biciclette, hanno percorso le vie cittadine dal piazzale antistante la Fiat Mirafiori fino al parco La Mandria (km.18). Il signor Andrea Flaminio, che impersona Glandu, accompagnato da amici della «Associasion Piemunteisa», pedalando in testa al gruppo ha dato una simpatica nota di colore alla manifestazione.

Durante il percorso interno alla Mandria, i cicloamatori, scortati dal guardaparco, hanno potuto godere le bellezze di uno dei pochi parchi ancora incontaminati. Il dottor Carli, presidente del parco La Mandria, era all'arrivo per dare il benvenuto agli ospiti, poi il signor Cic-

chelli, organizzatore del raduno, ha estratto fra i partecipanti numerosi premi, tra cui due biciclette, che sono state vinte da Marco Magrini, familiare di Pranzetti

Maria Teresa dello stabilimento di Rivalta, e Franco Navone dipendente off. 91 di Mirafiori Meccanica. La manifestazione è proseguita con un picnic nel parco.

CENTRI DI ATTIVITA': PRONTE PER LA GARA



Quattro cicliste dei Centri di attività sociali pronte per una gara. Da sinistra: Mariuccia, Maria Luisa, Antonietta e Paola



IL SOCIO PIU' GIOVANE

Si chiama Maurizio Bonardo, è un bimbo vivace che non ha ancora compiuto due anni ed è il più giovane iscritto ai CedAS. Figlio del delegato di Mirafiori Meccanica, Maurizio partecipa a tutte le gite organizzate dal gruppo di escursionismo. Dice il padre, manutentore elettronico: «L'ho iscritto ai Centri di attività sociali sei mesi fa. Pensavo di portarlo con me solo alle escursioni meno impegnative. Si è subito dimostrato soddisfatto della novità e non c'è più stato verso di farlo stare a casa».

Pagine a cura di Francesco Contursi

I CAMPIONI DELLA «86»



Il trofeo di calcio «Rivalta Tipo» che si è concluso il 27 maggio ha avuto un bilancio superiore alle aspettative. Ventisei squadre partecipanti, in rappresentanza delle varie officine; 630 lavoratori tra giocatori titolari, riserve e dirigenti; 90 ore di calcio giocato. Tutte le partite, ad eccezione della finalissima, sono state giocate presso la Sisport Fiat di Orbassano, presente un folto pubblico di colleghi, familiari e amici.

Il torneo prevedeva quattro gironi con la premiazione ai quarti di finali delle prime due squadre classificate. Superati i quarti e le semifinali si è arrivati alla finale del 27 maggio, alla presenza di circa 500 persone, fra la squadra della off. 86 B di Rivalta Carrozzeria e la Meccanica A. Ha vinto l'off. 86 grazie ad un bel gol su azione del signor Parise. Coppe alle prime tre squadre classificate, al miglior portiere, al miglior goleador e alle squadre più disciplinate. Tutte le altre squadre hanno avuto una medaglia ricordo.

Alla cerimonia di premiazione c'erano il signor Scollone, responsabile delle attività sportive Fiat Auto, i direttori dei due stabilimenti, ingegner Fressia (Rivalta Carrozzeria) e ingegner Cugini (Rivalta Meccanica), i rispettivi capi del personale signor Ciranni e signor Agazzi, numerosi esponenti aziendali. Presente anche lo juventino Rui Barros. Oltre alla squadra vincente, vanno ricordati il signor Lionetti della Finizione miglior portiere, e il signor Zonga della Sicurezza Industriale, che con 12 reti si è aggiudicato la classifica dei marcatori.

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



UNA FESTA CON 28 PREMI LA MOSTRA DI SIRONI

«Gli Anni Trenta: tempi gloriosi per l'Azienda. Gli Anni Cinquanta: il coraggio e la ripresa dopo la tragedia. Avete fatto bene a scegliere questo soggetto», ha commentato Giovanni Agnelli inaugurando la mostra «Sironi, 28 disegni e bozzetti per la Fiat», martedì 27 giugno a Torino, nel corso dell'annuale Festa sociale degli ex Allievi. Erano presenti l'amministratore delegato Fiat Cesare Romiti, autorità cittadine e personalità dell'Azienda, molti soci e amici dell'Associazione.

La mostra presenta studi pubblicitari realizzati dal pittore Mario Sironi fra gli Anni Trenta e Cinquanta e conservati con opere di altri grandi pittori nella collezione del Centro Storico.

In precedenza, il presidente della Fiat aveva espresso la soddisfazione e il piacere di incontrarsi con gli uomini dell'Associazione (nata da una scuola «che ha più o meno l'età mia», ha detto) che ha fra i suoi iscritti molti di quelli «che hanno contribuito a fare grande la Fiat, che hanno partecipato alla sua ascesa».

L'avvocato Agnelli ha poi premiato i 28 ex Allievi che nell'89 compiono 40 anni di anzianità lavorativa. «Dobbiamo dare un riconoscimento all'anzianità — ha detto — anche se io preferisco il termine fedeltà. Premiamo dunque questi uomini che hanno dedicato la loro vita a una storia di successo».

I nomi dei premiati sono soprattutto torinesi e piemontesi — ha aggiunto il presidente della Fiat — Chi ripeterà questa operazione fra dieci

anni troverà un'integrazione nazionale molto maggiore. Sta a voi scegliere ora per il futuro».

Prima di Giovanni Agnelli, aveva parlato il presidente dell'Associazione, Giorgio Contessi, ricordando che gli ex Allievi non hanno un'origine omogenea (provengono infatti dalla scuola apprendisti del '22-'33, dalla Scuola centrale Allievi Fiat del '45-'77 e dalle diverse scuole sezionali Fiat del periodo intermedio), e che tuttavia queste differenze «non scalfiscono minimamente la comunanza di estra-



Torino, 27 giugno: Giovanni Agnelli inaugura la mostra di Sironi

zione e di valori». Ora l'evoluzione continua: si è recentemente stabilito che gli allievi di alcuni attuali corsi dell'Isvor potranno entrare a far parte dell'Associazione, portandovi la loro giovinezza, nuove forze e nuove idee.

E' poi seguita la visita alla mostra di Sironi, realizzata con il patrocinio dell'assessorato per la Cultura di Torino, mentre la Fabbri Editori ha curato il catalogo.

Automobili scure su fondi coloratissimi, paesaggi appena accennati (un palazzo di periferia, un albero), ricer-

che grafiche per il nome FIAT. E' un Sironi inedito, tutto da scoprire, questo che è in mostra alla Palazzina di corso Dante. Disegni, tempere e acquarelli per presentare la «Balilla» del 1932, la «Fiat 500» del '36, la «Fiat Anno 50 Mirafiori» e la serie «Fiat 1900» del '52: sono gli studi di uno dei grandi protagonisti della pittura del Novecento per il messaggio pubblicitario e per l'immagine della Casa automobilistica torinese in un tempo in cui ancora non si parlava del rapporto impresa-cultura.

Curata da Marisa Bologna, Angelo Mistrangelo e Vincenzo Sanfo, con allestimento grafico di Claudio Zoccola, la mostra è aperta fino al 25 luglio presso la sede dell'Associazione ex Allievi, corso Dante 102, Torino, con il seguente orario: lunedì-venerdì ore 10/22, sabato ore 15/18,30.

m. p. t.

APPUNTAMENTI

CORSI DI LINGUE

Le Associazioni Fiat: Gruppo Dirigenti, Coordinamento quadri e capi intermedi, Unione Gruppi Anziani, Associazione ex Allievi, affidano l'organizzazione e la conduzione didattica a «Passport - Lingue nel mondo» per i seguenti corsi: inglese, francese, tedesco, spagnolo, che avranno inizio nel prossimo mese di ottobre e termineranno a giugno del 1990. Per le altre lingue sarà possibile l'inserimento nei corsi che si

svolgono presso l'Istituto. Quote di partecipazione: adulti lire 690.000; bambini lire 450.000. Informazioni e iscrizioni (si consiglia di iscriversi entro il 31 luglio) presso la segreteria di «Passport», via Arcivescovado 7, Torino, telefono 011/517456.

ATTIVITA' SPORTIVE

Gruppo aeromodellisti - Riunioni ogni mercoledì non festivo, alle 21. Il gruppo ha in pro-

gramma la partecipazione alle seguenti gare, valide per il campionato italiano:

- Categoria F3B (veleggiatori radiocomandati trainati), 10 settembre ad Arezzo «Coppa città di Arezzo».

- Categoria F3E (veleggiatori radiocomandati con motore elettrico), 10 settembre a Piacenza «Trofeo Consensi», (gara valida anche per il campionato europeo).

- Categoria Old Timer (veleggiatori per volo libero di progettazione ante 1950), a Orentano (PI) in data da definire.

I PREMIATI

Giovanni Albertelli, Pier Angelo Amprimo, Giovanni Barbero, Franco Benatti, Piero Berra, Renzo Bettella, Stefano Brezzo, Carlo Brusa, Giuseppe Bruschi, Benito Carlo Burdese, Dante Caligaris, Armando Cerutti, Gian Franco Crosara, Renato Durandetto, Giuseppe Ferrua, Paolo Gervani, Giovanni Grande, Angelo Mamino, Michele Mari, Ernesto Marisaldi, Piero Merlone, Severino Mottura, Felice Napione, Giorgio Pasino, Luciano Periscinotti, Giovanni Tarchetti, Luciano Angelo Tumiat, Luciano Vallesio.

A TU PER TU CON I ROBOT

Il gruppo Anziani della direzione Produzione Presse di Mirafiori ha organizzato il 3 giugno scorso una festa sociale a cui sono state invitate anche le famiglie dei soci.

Poco dopo le 9 ha avuto inizio la visita delle officine con fermate davanti ai robot. Particolare interesse hanno dimostrato i pensionati più anziani, usciti dalla

fabbrica prima delle innovazioni. Si scambiavano impressioni e facevano confronti tra il loro modo di lavorare e quello attuale.

Al termine della visita, i circa 900 partecipanti si sono riuniti in assemblea per il saluto della direzione e la consegna di tre premi. Giuliano Cozzari, direttore della Produzione Presse, ha detto tra l'altro: «Abbiamo voluto farvi vedere le



Giornata di festa con premi per gli anziani di Mirafiori

officine per farvi constatare che esiste una continuità tra il lavoro da

voi svolto e quello che stiamo facendo, la realizzazione delle nuove tecnologie». Ha aggiunto che in questo modo «la Fiat si sta preparando all'appuntamento del 1992».

Infine, sono stati consegnati i premi a due anziani iscritti al gruppo da più tempo: Margherita Valsania Monti e Michele Castagno. Il terzo premio lo ha ricevuto Carlo Gaito, presidente del gruppo Anziani della Produzione Presse che conta più di 3000 iscritti.

PRESENZA AMICA

● L'attività della segreteria (corso Dante 102, Torino, tel. 011/632544, orario: 9/11,30-15/17,30), gli incontri del venerdì e le visite alle case di riposo, a domicilio e agli ospedali proseguono fino al 28 luglio.

● Le attività di gruppo e la riunione mensile sono sospesi nel mese di luglio. Il prossimo appuntamento è per martedì 12 settembre, alle 15.



UGAF

creare un nuovo motivo di aggregazione fra i Gruppi e favorire nuove amicizie, come ha sottolineato il presidente dell'Ugaf Lorenzo Cafferati nel suo indirizzo di saluto ai convenuti.

Sui campi di gioco si sono presentate 84 coppie di giocatori in rappresentanza di 23 Gruppi anziani aziendali. La vittoria è andata alla coppia Francesco Chialva e Egidio Cazzinato del gruppo Lingotto, che ha conquistato il trofeo della presidenza Ugaf. Altri premi: una coppa al gruppo Telai, primo classificato in base al punteggio complessivo; una targa al gruppo Fonderie e Fucine, secondo classificato.

Alla premiazione ha presenziato, con Lorenzo Cafferati, la signora Novarese, accolta con molto calore.

GARA DI BOCCE

L'annuale gara di bocce, promossa dalla presidenza Ugaf, è stata disputata sui campi della Sispot di via Guala a Torino. Organizzatori, Alfredo Lana e Sergio Pasino. La competizione si svolge a coppie (tre per ogni gruppo partecipante) ed è naturalmente riservata ai soci.

Quest'anno non vi è stata l'eliminazione diretta delle coppie perdenti, come in passato, ma una classifica relativa al risultato di due partite disputate al mattino e l'ammissione delle prime 24 squadre ad una terza partita nel pomeriggio. Sulla base dei risultati di questa seconda serie di incontri sono stati assegnati 12 premi in medaglie d'oro e 12 premi in natura.

Si è trattato di una variante del regolamento che ha avuto un pregio:

CALENDARIO

RINNOVO DEGLI INCARICHI

Fiat Auto - Direzione area di Bari - Presidente delegato Franco Bratta; vicepresidente delegati Giuseppe Cassano e Giulio Morassutti; segretario Pietro Diomeda.

Fiat Auto - Direzione area di Catania - Presidente delegato Andrea La Camera; vicepresidente delegato Giuseppe Giuffrida; segretario Gaetano Bottaro.

Iveco Fiat OM di Suzzara - Presidente delegato Andrea Osio; vicepresidente delegato Luigi Baraldi; segretario Giordano Cucconi.

Gilardini - Divisione W. Motofides Marina di Pisa - Presidente delegato Marcello Bacchini; vicepresidenti delegati Luigi Limpido e Giulio Bellatalla; segretario Vinicio Casini.

Sede territoriale La Loggia - Presidente delegato Emanuele Accastelli; vicepresidente delegato Rocco Prato; segretario Domenico Arduino.

GITE E RIUNIONI

Gruppo Anziani Enti Centrali - Venerdì 15 settembre, alle 19,30, al ristorante «Ippocampo» di Vigone, cena dell'amicizia e festa danzante. Informazioni in segreteria, telefono 011/3333/4858.

Gruppo Anziani Teksid fonderie - Dal 20 al 23 settembre «Tour delle ville venete». Informazioni in segreteria, telefono 011/3333/7782.

Gruppo Anziani Teksid - Ex Ferriere - Domenica 1° ottobre, pranzo sociale annuale al ristorante «Mago di Caluso». Prenotazioni in sede (via Nole 48/A, Torino, telefono 011/212821) dal 5 al 26 settembre nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì dalle 9 alle 11 e dalle 15 alle 17.

La sede rimarrà chiusa per ferie dal 10 luglio al 4 agosto.



COPPA SPERANZE I VINCITORI



Formia: un momento della finale. In alto il Papa tra gli atleti

Alle finali ha assistito anche il Papa, che ha voluto premiare i giovani atleti. All'ottava edizione delle gare hanno partecipato oltre 8000 ragazzi

La Coppa Speranze Fiat di corsa campestre ha vissuto domenica 25 giugno, giorno delle finali, un momento emozionante per la presenza del Papa, che ha assistito ad alcune gare e premiato i giovani atleti. Giunsa alla ottava edizione, la competizione, ideata ed organizzata dall'«Atletica Fiat Sud Formia», si è conclusa nell'ambito del prestigioso «World Formia Meeting» che ha visto la partecipazione di campioni di tutto il mondo. Quest'anno a dare lustro alla manifestazione c'era anche il campione e primatista olimpico Calvin Smith.

Duecento ragazzi e ragazze, alunni delle scuole medie inferiori dei comprensori degli stabilimenti Fiat di Firenze, Cassino, Termoli, Sulmona, Termini Imerese, Atezza e Pomigliano D'Arco, hanno disputato la finale della Coppa Speranze. Alle varie fasi della manifestazione, che inizia il suo ca-

lendario in gennaio con le prime eliminatorie, hanno partecipato oltre ottomila giovani.

Antonio Grimaldi, della scuola media «San Tommaso» di Roccasecca, ha vinto la finale della prima media, e Rosolino Dolce, di Montemaggiore, quella di seconda. Fra le ragazze di prima si è imposta Giovanna Longo, della scuola media «Zimarino» di Casalbordino, e Ausilia Balletta, della scuola «San Bartolomeo» di Arienzo, fra quelle di seconda.

Alle gare, oltre al Papa, hanno assistito il ministro degli Esteri Giulio Andreotti, le massime autorità sportive, Luigi Francione e Gioacchino Baldini, in rappresentanza della direzione della Fiat Auto, e i responsabili dello stabilimento di Cassino.

La Coppa Speranze Fiat, dopo alcune edizioni sperimentali è ora una classica dell'atletica giovanile.

I TROFEI AGNELLI

CICLISMO

Duecentotrenta ciclisti in rappresentanza di 19 aziende del Gruppo hanno partecipato al Trofeo «Giovanni Agnelli» di ciclismo che si è disputato su una prova unica a cronometro. Il percorso prescelto si snodava per 9,5 chilometri tra San Gilio, Givoletto, Fiano e La Cassa, all'imbocco della Val di Lanzo. Tre le categorie previste: A, B e C, in base all'età.

Vincitore assoluto è stato Riccardo Nagliato di Mirafiori Meccanica (13' e 45 il suo tempo), secondo Dino Mantoan di Mirafiori Presse, terzo Aurelio Vitrotti della Gilarini. Nagliato si è imposto anche nella categoria di appartenenza (la A) Mantoan nella B, mentre primo della C è



Il gruppo ciclistico Mirafiori Presse e la squadra di atletica di Rivalta (a destra) vincitori del Trofeo Agnelli 1989

risultato Felice Tocchet di Rivalta Carrozzeria (undicesimo nell'ordine generale). L'unica donna partecipante, Teresa Vigna (Presse di Villastellone) è arrivata 226° nella classifica generale

e 88° di categoria.

Grazie alla somma dei piazzamenti di squadra il Trofeo Agnelli è andato a Mirafiori Presse che ha preceduto l'Auto Enti Centrali e la Capogruppo.

NUOTO

Negli impianti della Sisport si è disputata la finale di nuoto. Si è imposto, su 84 concorrenti, Alberto Arduino dell'Iveco davanti a Davide



Mastrazzo (Auto Enti Centrali) e Roberto Girella (Aviazione). Il Trofeo è andato all'Auto Enti Centrali che ha totalizzato 330 punti, seconda l'Aviazione con 292.

TENNIS

Con la vittoria dell'Auto Enti Centrali 1 si è concluso anche il Trofeo «Giovanni Agnelli» di tennis maschile. La squadra di Mirafiori ha battuto nella finale l'I-

veco 1 con il punteggio di 3 a 1 acquisendo così il diritto a partecipare al Trofeo «Clara Agnelli» che si svolgerà a Jesi il 16 e 17 settembre. Nella classifica finale per unità, dopo Auto Enti Centrali e Iveco, si sono piazzate Mirafiori Meccanica e Alfa Lancia di Chivasso. Complessivamente sono state 26 le squadre partecipanti in rappresentanza di 18 diverse aziende o unità produttive del Gruppo.

a. p.



LA ROLLS ROYCE IN CAMPO

Non hanno vinto l'ambito «Trofeo Avio» di calcio ma sono tornati in Inghilterra ugualmente soddisfatti. I ventitre uomini della squadra dei dipendenti Rolls Royce ospiti della Fiat Aviazione, oltre a giocare a pallone hanno anche visitato Torino e i suoi dintorni (con puntatine ad Alasio e al lago di Como), gustato le delizie della cucina italiana e, soprattutto, fatto amicizia con i colleghi della Fiat



Le squadre della Rolls Royce (a destra con la maglia scura) e della Fiat Aviazione che hanno partecipato al «Trofeo Avio»

La squadra di Termoli ha vinto la quarta edizione del «Corrifiat», gara podistica sui 10 chilometri per dipendenti e familiari della Fiat Auto degli stabilimenti del Centro-Sud. La manifestazione si è svolta a Termoli e vi hanno partecipato circa 1000 persone. Nella foto, la partenza della corsa.

impegnati nei comuni progetti di produzione aeronautica.

Al triangolare di calcio (oltre a Rolls Royce e Fiat Avio c'era anche la forte compagine dell'Aeritalia) gli inglesi sono arrivati forse un po'

stanchi, forse deconcentrati. Fatto sta che si sono fatti strapazzare dall'Aeritalia per 10 a 0 e dall'Aviazione per 5 a 0. Le due squadre torinesi si sono così disputate la coppa: hanno vinto i giocatori di corso Mar-

che che si sono imposti al termine di un combattutissimo incontro per 2 a 1. Per la Rolls Royce l'occasione della rivincita potrebbe però presentarsi al più presto a casa loro, in Inghilterra.

Piccoli annunci

NELLE LANGHE cascina con casa da ristrutturare, vicino parco Safari di Murazzano. Tel. 908.63.02 ore serali Sangano (To).

ORBASSANO (To) alloggio signorile, due camere, tinello, cucinino, servizi, box, cantina, no agenzie. Tel. 901.52.02 ore serali Orbassano (To).

ORBASSANO (To) via E. Einaudi, in casa bifamiliare, alloggio libero tre camere, cameretta, tinello, cucinino, bagno, giardino, eventuali permute. Tel. 877.923 ore serali (To).

ORBASSANO (To) alloggio tre camere, cucinino, ripostiglio, cantina, due balconi, libero. Tel. 901.28.29 Orbassano (To).

PIROSA ARGENTINA (To) frazione Combi, casa indipendente tre alloggi su tre piani, tre posti auto, giardino, riscaldamento centrale, cantina, luce, telefono, acqua potabile, pozzo privato, lire 180.000.000. Tel. 708.255 (To).

POIRINO (To) alloggio due camere, ingresso, tinello, cucinino, ripostiglio, cantina e servizi, no agenzie. Tel. 708.106 ore serali (To).

PONTECHIANALE vista lago, alloggio camera, tinello, ingresso, servizi, terrazzo, giardino privato, box auto, arredato. Tel. 944.03.90 oppure 944.04.55 Cambiano (To).

PONTESTURA (AI) casetta indipendente, piano terreno: sala, cucina, 1° piano: due camere, servizi, terrazzo, lire 27.000.000. Tel. 0161/813.55 ore serali (VC).

PONT CANAVESE (To) alloggio libero, ottima posizione, lire 22.000.000. Tel. 874.784 ore serali (To).

PORTACOMARO (AI) fraz. Cornapò, alloggio 4 camere, servizi, stalla, fienile, piccolo portico, orto, mq.900 terreno, acqua potabile. Tel. 613.187 ore serali (To).

SALICE D'ULZIO (To) Jouvencaux, monolocale 4 posti letto arredato, lire 39.000.000 e box auto lire 16.000.000 anche separatamente. Tel. 723.237 Settimo Torinese.

SANTONINO DI SALUGGIA (VC) casetta indipendente ristrutturata mq. 120, cantina, solar, garage, giardino di mq.400. Tel. 0161/402.286 dopo le 19 (VC).

SAN MARTINO CANAVESE (To) casa rurale da ristrutturare, tre camere e due fienili. Tel. 875.397 (To).

SAN MENAIO DI VICO GARGANICO (To) mt.600 dal mare, alloggio due camere, cucina, bagno, terrazzino interno, arredato, lire 50.000.000. Tel. 333.248 (To).

SANTA MARIA DEL CEDRO (Ca) bilocale arredato a 100 mt. dal mare, lire 30.000.000 trattabili, eventuale permuta. Tel. 749.23.56 ore serali (To).

SANTA MARIA DEL CEDRO (Ca) mt.50 dal mare, alloggio camera, tinello, angolo cottura, ingresso servizi e bagno, prezzo interessante. Tel. 739.02.39 (To).

SCALEA (Ca) alloggio due camere, soggiorno, angolo cottura, servizi, posto auto. Tel. 349.97.69 Beinasco (To).

SETTIMO TORINESE (To) alloggio camera, tinello, cucinino, sgabuzzino, cantina, in condominio di 5 piani. Tel. 801.44.26 dalle 18 alle 21 (To).

SOMMARIVA BOSCO (CN) alloggio libero, tre camere, cucinino, servizi, cantina, volendo box auto, in recente palazzina di tre piani. Tel. 358.03.66 Borgaretto (To).

TORINO zona Lingotto, alloggio occupato, tre camere, servizi, cantina, box auto libero nel cortile, lire 85.000.000 trattabili. Tel. 309.90.18 (To).

TORINO zona Lucento, alloggio libero due camere, cucina, ingresso, ripostiglio, bagno, cantina, riscaldamento autonomo, no ascensore 4° piano. Tel. 739.88.34 ore serali (To).

TORINO zona Mirafiori, alloggio libero due camere, salottino, cucina, ingresso bagno, cantina, posto auto numerato, lire 80.000.000 trattabili. Tel. 344.448 (To).

TORINO corso Orbassano alloggio camera, tinello, cucinino, terzo piano, libero a dicembre '89. Tel. 306.112 (To).

TORINO corso Potenza, attico libero mq.84, tre camere, tinello, cucinino, bagno, ripostiglio, cantina, box, terrazzo angolare panoramico, lire 150.000.000, no agenzie. Tel. 0444/592.183 oppure 011/220.19.34.

TORINO piazza Statuto, semiatto, ingresso, soggiorno, due camere, cucina abitabile, bagno, ascensore, prezzo interessante, no agenzie. Tel. 473.08.64 ore serali (To).

USCIO (Ge) riviera di Levante, in casa artistica ampio alloggio, confortevole, soleggiato, panoramico, orto e posto auto, lire 205.000.000. Tel. 0185/917.80 Barge (CN).

VAL DI LANZO (alt.mt.1100), bilocale con cucinino, servizi, cantina, arredato, lire 45.000.000. Tel. 358.12.18 ore serali Borgaretto (To).

VIALE (AI) casa con muri e tetto nuovi, possibilità di alloggio, ampio garage, cantina, orto, cortile. Tel. 0141/995.322 ore serali Rivalta (To).

VICINANZE Cocconato (AI), casa 10 camere su due piani, volendo bifamiliare, ristrutturazione da finire, mq.7000 di terreno confinante, asfalto, luce, acqua e telefono. Tel. 0163/361.458 ore serali (Ao).

VILLA DI LEMIE (To) rustico due camere, cucina, piccolo giardino, luce e acqua, lire 30.000.000. Tel. 998.81.42 Lemi (To).

ANDORA Laigueglia (SV) acquistare alloggio camera, soggiorno, angolo cottura. Tel. 871.985 ore serali (To).

BORGHERA Ospedaletti (IM) acquistare da privato piccolo appartamento con balcone o giardino. Tel. 501.584 (To).

CASSETTA indipendente con terreno, acquistare in campagna o in Liguria, pagamento contanti, no agenzie. Tel. 389.063 oppure 381.421 (To).

FUNZIONARIO Fiat acquisterebbe alloggio due camere, salotto, servizi, piano attico oppure attico, pagamento contanti, casa decorosa, zona Italia '61 (To) o limitrofe. Tel. 688.827 (To).

GIAVENO (To) Val Sangone, privato acquisterebbe casetta anche da ristrutturare, preferibile con piccolo orto. Tel. 937.88.51 ore serali Giavento (To).

GIAVENO Coazze (To) acquistare alloggio due camere, cucina o camera, tinello, cucinino, bagno, pagamento contanti. Tel. 309.69.14 (To).

LOANO (SV) vicino al mare, acquistare piccolo alloggio con servizi. Tel. 274.25.61 (To).

ORBASSANO Rivalta (To) acquistare alloggio tre camere, buone condizioni. Tel. 901.28.98 ore serali Orbassano (To).

PENSIONATO acquisterebbe da privato alloggio libero due camere, cucinino, servizi, massimo 2° piano, zona borgo Vittoria (To) vicinanza mercato nonale. Tel. 294.111 ore serali (To).

RUSTICO da ristrutturare, acquistare a Finale Ligure, Loano, Centaie, Borghetto (SV), purché vicino al mare. Tel. 621.737 (To).

SETTIMO TORINESE zona villaggio Fiat, acquistare alloggio due camere, cucina, servizi, libero. Tel. 801.40.87 Settimo Torinese.

TORINO sud acquistare alloggio due camere, tinello, servizi, mq.90 circa libero, pagamento contanti, no agenzie. Tel. 620.293 ore serali Nichelino (To).

TORINO acquistare solo da privato alloggio libero. Tel. 302.536 (To).

TORINO zona Italia '61, Lingotto, acquistare alloggio libero tre camere, cucina, servizi, piano intermedio, casa decorosa, pagamento contanti. Tel. 883.578 (To).

TORINO acquistare alloggio 1/2 camera, tinello, cucinino, bagno, termo, ascensore. Tel. 886.23.17 (To).

TORINO zona S. Rita, Centro Europa, Città Giardino, futuri sposi, acquisterebbero alloggio due camere, tinello, servizi, piano attico, possibilmente box. Tel. 328.935 (To).

TORINO zona piazza Bergami, privato acquisterebbe da privato alloggio una camera, tinello, cucinino, bagno, balcone, libero e ben tenuto, pagamento contanti. Tel. 616.823 ore serali (To).

VOLPIANO (To) e dintorni, acquistare villa già ultimata o da ultimare con terreno, no agenzie. Tel. 989.29.96 oppure 273.46.81 ore serali (To).

GATTINI uno bianco-grigio, bianco-nero, bianco-nero e nero, svezzato, molto affettuoso. Tel. 834.483 (To).

GATTINI tigrati belli, a persone amanti animali. Tel. 699.258 (To).

GATTINI bianchi e grigi di due mesi, vaccinati e sani. Tel. 619.58.48 oppure 502.378 (To).

GATTO nero di cinque mesi, giocherellone, a persone amanti animali. Tel. 669.04.23 (To).

CEGLIE DEL CAMPO (BA) appezzamento di terreno mq. 1.300, edificabile. Tel. 557.28.97 (To).

PIOSSASCO (To) terreno mq. 3.500 a vigneto più mq. 1.000 a prato. Tel. 905.60.83 ore serali Piossasco (To).

TERRENO mq. 1.200 a tuttofoglio vicino con piccolo fabbricato, sulla collina di Bra (CN). Tel. 971.25.00 (To).

ALLOGGIO due camere, tinello, affittare in piccolo condominio eventualmente portineria, prezzo modico. Tel. 231.735 ore serali (To).

ALLOGGIO due camere, cucina, servizi, affittare zona Rivoli, Cassone Vico (To), referenze. Tel. 953.02.02 ore serali (To).

ALLOGGIO 2/3 camere, tinello, servizi, spazioso uso abitazione, medio signorile affittare zona Pozzo Strada, San Paolo, prima cintura di Grugliasco (To). Tel. 768.631 (To).

BOX affittare zona Mercati Generali, piazza Galimberti (To), referenze. Tel. 250.729 (To).

CONIUGI pensionati affitterebbero alloggio camera, tinello, cucinino, servizi, soleggiato, Borghetto S. Spirito, Centaie, Andora (SV) per mesi invernali. Tel. 611.890 oppure 309.27.65 dopo le 20 (To).

CONIUGI affitterebbero alloggio vuoto possibilmente zona Barriera di Milano (To), referenze. Tel. 235.215 (To).

CONIUGI affitterebbero annualmente rustico o casetta con giardino per week-end, referenze. Tel. 614.605 ore serali (To).

DIRIGENTE Fiat affitterebbe in Torino zona pre-collinare, alloggio salotto, tre camere, doppi servizi, cucina. Tel. 887.058 ore serali oppure 768.888 ore ufficio (To).

FUNZIONARIO affitterebbe box zona Mercati corso Giambone o Mercati Generali (To), eventuale acquisto. Tel. 250.729 (To).

FUTURI sposi affitterebbero camera, tinello, zona Crocetta, San Paolo, Santa Rita, Mirafiori nord (To), referenze. Tel. 0161/642.429 Cavagnolo.

FUTURI sposi affitterebbero urgentemente alloggio libero a Torino. Tel. 279.797 oppure 298.075 (To).

PENSIONATA affitterebbe alloggio due camere, servizi a Torino. Tel. 676.304 (To).

PENSIONATI affitterebbero alloggio camera, tinello, servizi, massimo 1° piano, zona Borgo Vittoria (To). Tel. 220.26.83 (To).

PRIVATO affitterebbe uso prima abitazione alloggio di piccola villetta per tutto l'anno, in Torino o zona Trana, Giavento (To). Tel. 321.684 (To).

TORINO corso Regina Margherita o vicinanza Lucento (To) affittere urgentemente alloggio due camere, cucina, servizi. Tel. 521.26.28 (To).

WEEK-END e vacanze affitterei annualmente alloggio in campagna, collina o montagna anche arredato. Tel. 707.30.66 (To).

FRANCESE laureata, impartisce lezioni di lingua e letteratura, traduzioni e corrispondenza commerciale. Tel. 391.733 (To).

GIARDINIERE offresi per lavori ad ore. Tel. 349.84.05 Beinasco (To).

IMPARTISCO lezioni di fisarmonica, pianoforte, organo elettrico e vibratone. Tel. 627.25.44 Nichelino (To).

IMPIEGATA amministrativa 21enne, ragioniera offresi presso ditta commerciale. Tel. 319.88.35 (To).

INGEGNERE meccanico, insegnante impartisce lezioni di fisica, matematica, disegno, anche a domicilio. Tel. 965.37.67 Vinovo (To).

INSEGNANTE impartisce lezioni di matematica e fisica a qualsiasi livello. Tel. 358.07.01 ore serali Borgaretto (To).

INSEGNANTE impartisce lezioni anche a domicilio di lettere, inglese, latino e altre materie su richiesta. Tel. 800.08.03 Settimo Torinese.

INSEGNANTE offresi per consulenza esami maturità tecnico commerciale o linguistica, italiano, inglese e tedesco. Tel. 327.840 (To).

INSEGNANTE impartisce lezioni di matematica ad alunni scuole medie inferiori e superiori. Tel. 688.116 (To).

INSEGNANTE impartisce lezioni di latino e greco. Tel. 321.242 (To).

LAUREANDA in lingue, esperienza didattica impartisce lezioni di inglese e francese a studenti scuole medie inferiori e superiori. Tel. 442.121 (To).

LAUREANDA in lingue e letteratura straniera impartisce lezioni di francese, inglese e spagnolo a studenti scuole medie inferiori e superiori. Tel. 253.206 (To).

LAUREANDA in medicina impartisce lezioni di matematica, fisica, chimica, inglese, storia, geografia, italiano, filosofia per esami di riparazione. Tel. 447.28.89 (To).

LAUREANDA in lingue, esperienza didattica impartisce lezioni di inglese e francese, mesi estivi. Tel. 296.115 (To).

LAUREANDA esperienza didattica, impartisce lezioni di italiano e latino a studenti scuole medie inferiori e superiori, prezzi modici. Tel. 303.528 (To).

LAUREATA economia e commercio, impartisce lezioni di tecnica commerciale, ragioneria, calcolo, diritto, economia, zona S. Paolo (To). Tel. 377.573 (To).

LAUREATA impartisce lezioni di latino, italiano, filosofia, inglese a studenti scuole medie inferiori e superiori. Tel. 814.900 (To).

LAUREATA economia e commercio, esperienza didattica impartisce lezioni di matematica, tecnica, ragioneria e computabilità, massima serietà. Tel. 236.975 (To).

LAUREATA impartisce lezioni di chimica, scienze e inglese a studenti scuole medie superiori. Tel. 886.953 S. Sebastiano Po (To).

PROFESSORE di ruolo, esperienza decennale, impartisce ripetizioni di italiano e latino, durante vacanze estive. Tel. 447.60.10 (To).

PROFESSORESSA impartisce lezioni di tedesco, inglese, storia e filosofia, zona Mirafiori piazza Bergami (To). Tel. 606.16.69 (To).

PURIFICATRICE offresi per compagnia a persone anziane. Tel. 0141/636.104.

RAGAZZA esperienza come baby-sitter, offresi anche a domicilio dal 21 luglio a tutto agosto. Tel. 884.03.52 San Gilio (To).

RAGAZZA 20enne offresi come commessa in Torino a Chivasso (To). Tel. 915.21.84 Cavagnolo (To).

RAGAZZO 18enne effettuato corso di elettricità, offresi primo impiego. Tel. 696.76.16 (To).

RAGIONIERA 22enne impartisce ripetizioni di ragioneria e tecnica, eventualmente impiego presso studio commerciale o come commessa. Tel. 343.418 (To).

SEGRETARIA d'azienda 17enne addetta contabilità offresi per lavoro presso ufficio o agenzia. Tel. 942.73.94 Chieri (To).

SEGRETARIA pratica lavori ufficio, esperienza quadriennale, offresi per impiego. Tel. 445.576 (To).

SIGNORA offresi assistenza persone anziane o come baby-sitter, solo il mattino. Tel. 328.476 dalle 12 alle 14.30 (To).

SIGNORA pratica lavori ufficio, centralino, computer, offresi per impiego presso magazzino ricambi, concessionaria, anche part-time, passaggio diretto, referenze. Tel. 853.460 oppure 272.669 (To).

SIGNORA 36enne offresi per custodia bimbi al proprio domicilio, anche periodo ferie. Tel. 424.08.27 Venaria (To).

SIGNORA 48enne offresi per assistenza anziani e piccoli lavori, referenze. Tel. 619.94.85 ore serali (To).

SIGNORA lunga esperienza offresi assistenza persona anziana, anche tutto il giorno. Tel. 370.894 (To).

SIGNORA ottima referenze offresi come baby-sitter proprio domicilio. Tel. 800.26.45 Settimo Torinese.

SIGNORA diploma designatrice moda, impartisce lezioni disegno a ragazzi scuole elementari, medie oppure aiuto negozio, baby-sitter, possibilmente mattino, zona Vanchiglietta (To). Tel. 894.628 ore serali (To).

SIGNORA lunga esperienza offresi assistenza infermi, ore diurne. Tel. 882.897 ore serali (To).

STUDENTE II anno informatica, impartisce ripetizioni di matematica e fisica a studenti delle medie inferiori e superiori, zona Fioccaro, Moncalieri (To). Tel. 681.04.76 ore serali (To).

STUDENTE IV anno partito aziendale e corrispondente lingue estere, impartisce lezioni di francese anche a domicilio. Tel. 445.788 ore serali (To).

STUDENTESSA IV anno di informatica impartisce lezioni di matematica a studenti scuole medie inferiori e superiori, zona Gran Madre (To). Tel. 839.81.96 ore serali (To).

STUDENTESSA analista contabile offresi primo impiego, solo mattino. Tel. 258.619 (To).

ISTITUTO PADANO

LICEO SCIENTIFICO PARIFICATO

Via Nizza 107 - 10126 TORINO - Tel. 657.013-669.9697

Il liceo scientifico parificato Padano rivolge un caloroso ringraziamento agli esponenti del mondo della cultura e dell'industria che, anche nel corrente anno scolastico, si sono alternati in conferenze e incontri di dibattito con gli allievi. La loro presenza ha permesso un approccio stimolante con la realtà, in alcuni dei suoi aspetti più attuali.

PROGETTO LETTURA

BONA dott. Gian Piero - scrittore
DE CRESCENZO ing. Luciano - scrittore
JARRE dott.ssa Marina - scrittore
ORENGO dott. Nico - scrittore
PIAZZA dott.ssa Daniela - editore
TALLONE sig. Enrico - editore-stampatore
FALCO dott.ssa Anita - psicologo della scrittura
FEMORE dott. Pier Michele - libraio
FOGOLA dott. Mimmo - libraio
MONGIANO dott.ssa Elisa - Archivi Storici di Torino
PELLEZZA dott. Giuseppe - biblioteche decentrate di Torino
MONTI dott.ssa Renata - biblioteca Civica di Torino
 Direzione e personale delle librerie Campus - Lattes - Lavrotto & Bels - Librairie française - Luxemburg - Rizzoli.

SCUOLA E SOCIETÀ

Rev. **MAHONI** padre John - Missioni della Consolata di Torino
 "Un missionario in Colombia"
PEIRONE dott. Luciano - psicoterapeuta
 Ciclo di incontri con genitori e allievi
 "Figli e genitori di fronte alla droga"
VARESIO sig. Lia
 "La Bartolomeo & C.: problemi di emarginazione a Torino"
Istituto Gramsci CE. SE. DI
 "Il movimento operaio torinese nella storia di un secolo"

GIOVANI ED EUROPA DEL '93

CHIUSSANO On. dott. Vittorio - deputato al Parlamento Europeo
 "L'Europa del '93 prospettive per il mondo giovanile"
PELLICELLI prof. Giorgio - Università di Torino
 "L'integrazione economica nell'Europa del '93"

SCUOLA E INDUSTRIA:
 confronti con la produzione e i servizi.

sigg. **BERTOLAMI C. - PISANI V. - ENEL** Torino
 sigg. **CHARBONNIER D. - MOIANA G.**
 Rai Centro Elettronico Te
 SIP Telematica - Lingotto Torino
 FIAT Auto
 COMAU Robotica
 EX - ANSALDO Milano
 "Cent'anni di industria in Italia"

La Direzione, i Docenti e gli allievi ringraziano l'editore Daniela Piazza che li ha ospitati per il secondo anno al "Salone del Libro", coinvolgendoli in una esperienza attiva ed entusiasmante.

ACLI CASA
 consorzio tra cooperative edilizie
 V. Perrone 5 bis - Torino

Nuova iniziativa in
RIVALTA
 (via Bussetti)
 palazzina di 21 alloggi su 3 piani con
 ascensore e box in diritto di superficie.
 Costruzione in tradizionale con paramano,
 riscaldamento individuale a gas, doppi vetri,
 portoncini blindati, isolamenti termo acustici,
 possibilità di
 varianti individuali.

Mutuo agevolato
 il tutto con l'esperienza di oltre 2800 alloggi già
 realizzati ed assegnati in Torino e provincia.
 Tel. 011 540.164 - 549.080 - 904.7248

Da boero troverai la convenienza... Non guardare la concorrenza! APERTO TUTTO AGOSTO

Ecco alcuni esempi delle nostre offerte:

TVC

	Acconto	Rata	Totale
MITSUBISHI 14" portatile, telecomando, timer	115.000	6x64.000	499.000
SELECO 15" port., telec., schermo piatto con valigetta metallica per trasporto, verticale	102.000	6x84.000	606.000
ITT 17" port. predis. televideo, 100 canali	108.000	6x120.000	828.000
SONY 19" telec., 30 memorie, black triniton	89.000	6x180.000	1.049.000
RADIOMARELLI 20" telec., presa scart, predis. televideo	125.000	6x92.000	676.000
SELECO 21" telec., schermo piatto, doppio vetro	192.000	6x140.000	1.032.000
PIONEER 21" telec., stereo, televideo	172.000	6x160.000	1.132.000
MITSUBISHI 21" stereo, televideo, doppio vetro	192.000	6x160.000	1.152.000
SABA 21" 100 canali, stereo, predis. televideo	212.000	6x160.000	1.172.000
SELECO 21" stereo, predis. televideo, doppio vetro	198.000	6x170.000	1.218.000
SELECO 25" telec., doppio vetro, schermo piatto	216.000	6x130.000	996.000
GRUNDIG 25" telec., predis. televideo, 100 canali	219.000	6x130.000	999.000
SELECO 25" stereo, doppio vetro, telec., 100 canali, verticale	232.000	6x170.000	1.252.000
SELECO 25" stereo, predis. televideo, doppio vetro	236.000	6x180.000	1.316.000
PIONEER 25" telec., televideo, stereo, 90 memorie	230.000	6x180.000	1.310.000
ITT 25" stereo, black matrix, televideo	400.000	6x180.000	1.480.000
SABA 25" stereo, televideo, ultrapiatto	547.000	6x180.000	1.627.000
GRUNDIG 28" stereo, 100 canali, telec.	263.000	6x170.000	1.283.000
SABA 28" telec., schermo piatto, stereo, presa scart	276.000	6x180.000	1.356.000
SELECO 28" stereo, telec., doppio vetro, 100 canali	345.000	6x180.000	1.425.000
ITT 14" portatile telecomando 30 memorie	95.000	6x 72.000	527.000

VIDEOREGISTRATORI

IRRADIO HQ, telec., 2 testine, 4 programmi, 32 memorie	109.000	6x92.000	661.000
PHILIPS telec. display, 48 memorie 4 progr. per 1 mese	112.000	6x110.000	772.000
GRUNDIG HQ telecomando, 4 progr. x 1 anno	125.000	6x110.000	786.000
SELECO telec. con display, moviola 5 vel., 48 memorie	174.000	6x140.000	1.014.000
GRUNDIG 4 progr. x 1 anno, telec. con display, televideo	177.000	6x150.000	1.077.000
AKAI telec. universale 4/8 ore, audio video	178.000	6x150.000	1.078.000
HITACHI - HQ telecomando, stereo Hi-Fi, 4/8 ore audio video	335.000	6x180.000	1.415.000
SABA telec., 48 memorie, black-out	180.000	6x110.000	840.000
PHILIPS telec. display, 4/8 ore audio, video, moviola	187.000	6x140.000	1.027.000

IMPIANTI HI-FI

TOSHIBA giradischi, equaliz., doppia piastra, cuffia	144.000	6x84.000	528.000
SONY doppia piastra, equalizzatore, ingresso CD	117.000	6x96.000	693.000
PHILIPS telec. 60 + 60 W, sinto digitale, doppia piastra, macchina fotografica	209.000	6x100.000	809.000
IMPIANTO HI-FI 20 + 20, doppia piastra, doppia velocità			190.000
AKAI telec., sinto digitale, doppia piastra, dolby, 40 + 40 W	199.000	6x150.000	1.099.000
PIONEER telec., 65 + 65 W, doppia piastra, doppia velocità	227.000	6x160.000	1.187.000
SANSUI 40 + 40 W, 16 memorie, sinto digitale, 6 ingressi, mobile	234.000	6x180.000	1.314.000
AKAI 35 + 35 W, radio digitale, doppia piastra, giradischi mobile	251.000	6x180.000	1.331.000
SABA 20 + 20, compact disc doppia piastra	140.000	6x100.000	740.000

LAVASTOVIGLIE

CANDY 12 coperti, 6 programmi 18 minuti	118.000	6x84.000	622.000
CANDY 12 coperti, filtro e microfiltro autopulente	141.000	6x92.000	693.000
SAN GIORGIO 12 coperti, 3 programmi	176.000	6x100.000	776.000
SAN GIORGIO 12 coperti, ciclo rapido 35 minuti	198.000	6x110.000	858.000
ZOPPAS 12 coperti, decalcificatore incorporato, ciclo 20 minuti	119.000	6x120.000	839.000

TELECAMERE

SELECO WHS/C autofocus, 6 zoom,	710.000	9x150.000	2.060.000
HITACHI super WHS tricolore generatore di immagini, 8 zoom	1.770.000	9x220.000	3.750.000
SELECO Profess., 6 zoom, autofocus, 6 test., con valigia	760.000	9x200.000	2.560.000

AUTORADIO

PHILIPS autoradio con estraibile			154.000
PIONEER digitale, fader, 24 memorie	27.000	6x56.000	363.000
PANASONIC digitale autoreverse	10.000	6x56.000	346.000
KENWOOD digitale, ricerca brani, autoreverse, fader	170.000	6x60.000	530.000

LAVABIANCHERIA

	Acconto	Rata	Totale
IGNIS kg 5, vasca e cestello acciaio, tasto lavaggio a freddo	49.000	6x56.000	385.000
OCEAN vasca e cestello in acciaio, 15 programmi, tasto acqua fredda, estetica bianca	95.000	6x56.000	431.000
ARISTON vasca e cestello acciaio, estetica marrone, 14 programmi, 1/2 carico, termostato indipendente, esclusione centrifuga, 5 Kg	136.000	6x56.000	472.000
OCEAN vasca e cestello acciaio, termostato indipendente, 1/2 carico, esclusione centrifuga, 5 Kg	166.000	6x56.000	502.000
SAN GIORGIO vasca e cestello acciaio, 16 programmi, tasto acqua fredda, esclusione centrifuga, 5 Kg	176.000	6x56.000	512.000
GANDY vasca e cestello acciaio, estetica marrone, 14 programmi, termostato indipendente, 1/2 carico, 5 Kg	199.000	6x60.000	559.000
ZEROWATT 5 Kg, termostato, 1/2 carico, esclusione centrifuga, vasca inox	184.000	6x68.000	592.000
GANDY ALISE' lavasciuga, 5 Kg, termostato, 18 progr., 1/2 carico	169.000	6x88.000	697.000
ZOPPAS vasca e cestello acciaio, 16 progr., termostato, 5 Kg, esclusione centrifuga, garanzia lavasca 10 anni	135.000	6x80.000	615.000
AEG 5,5 Kg, termostato, 14 progr., 1/2 carico, tasto economico	251.000	6x92.000	803.000
OCEAN CARICA ALTO vasca e cestello acciaio, estetica bianca, 16 programmi, termostato indipendente, tasto esclusione centrifuga, 5 Kg	164.000	6x76.000	620.000
SAN GIORGIO CARICA ALTO vasca e cestello acciaio, 16 programmi, 1/2 carico, esclusione centrifuga, termostato indipendente, 5 Kg	144.000	6x88.000	672.000
ZOPPAS 5 Kg, 13 progr. esclusione acqua calda	61.000	6x56.000	397.000
SAN GIORGIO 18 progr., termostato, 1/2 carico, bianca, 5 Kg.	200.000	6x88.000	728.000

FRIGORIFERI

IGNIS 140 lt, bianco			214.000
ZEROWATT 230 lt, bianco	61.000	6x56.000	397.000
ZEROWATT 235 lt, noce	140.000	6x64.000	524.000
ZOPPAS 230 lt, noce	98.000	6x76.000	554.000
OCEAN 235 lt, bianco, pannellabile	154.000	6x56.000	490.000
ZEROWATT 230 lt, bianco, 47 cm larghezza	163.000	6x64.000	547.000
OCEAN 280 lt, bianco, pannellabile	134.000	6x68.000	542.000
ZOPPAS 280 lt, bianco	145.000	6x68.000	553.000
CANDY SEPRE' 265 lt, no frost, 3 porte, bianco	203.000	6x110.000	863.000
AEG 292 lt, bianco	173.000	6x100.000	773.000
ARISTON 330 lt, bianco, pannellabile	165.000	6x60.000	645.000

FRIGOCONGELATORI

OCEAN 270 lt, bianco,	106.000	6x80.000	586.000
IGNIS 290 lt, bianco	169.000	6x80.000	649.000
SAN GIORGIO 270 lt, teak	169.000	6x80.000	649.000
CANDY 315 lt, bianco	103.000	6x88.000	631.000
ZEROWATT 365 lt, 2 motori, bianco	80.000	6x130.000	860.000
ZEROWATT 365 lt, 2 motori, teak	100.000	6x130.000	880.000

CONGELATORI

OCEAN 120 lt, verticale	60.000	6x56.000	396.000
IGNIS 255 lt, verticale	139.000	6x60.000	499.000
CANDY 140 lt, pozzetto	13.000	6x56.000	349.000
OCEAN 180 lt, pozzetto	74.000	6x56.000	410.000
CANDY 200 lt, pozzetto	85.000	6x56.000	421.000
OCEAN 260 lt, pozzetto	81.000	6x68.000	489.000
ZEROWATT 300 lt, pozzetto	97.000	6x68.000	505.000
AEG 269 lt, pozzetto, doppia coibentazione	145.000	6x100.000	745.000

CUCINE

ELBA 4 fuochi, forno gas, valvola sicurezza			203.000
TECNOGAS 4 fuochi, forno gas con sicurezza, bianca	31.000	6x56.000	367.000
ZOPPAS 4 fuochi forno gas 50x50 bianca	10.000	6x56.000	346.000
ZOPPAS 4 fuochi, grill elettrico 60x50 bianca	114.000	6x56.000	450.000
GASFIRE 4 fuochi, marrone, forno sicuro 54x50	132.000	6x56.000	468.000
ARISTON 7 fuochi forno multifunzione elettrico, bianca, accensione elettronica	132.000	6x76.000	588.000
ELBA 4 fuochi, forno sicuro, portabombola			265.000
GASFIRE 4 fuochi, 1 piastra elettrica, bianca, forno sicuro 90x50, portabombola	130.000	6x72.000	562.000

POSSIBILITA' DI PAGAMENTI A 50.000 MENSILI

boero

VIA PIOSSASCO 29 - 10125 TORINO - TEL. 280.236

Orario: lunedì 15-19,30, da martedì a sabato 9-12,30 15-19,30 - Mezzi pubblici: BUS 51, 51 sbar., 52 TRAM 10-12

Prezzi chiavi in mano



I prezzi possono subire variazioni in base ad aumenti decisi dall'Azienda dopo l'uscita del giornale.

Listino per dipendenti e anziani Fiat

Continua per il mese di luglio l'eccezionale campagna FIAT SAVA «sconto sugli interessi» per i modelli 126 e Uno, tutte le versioni

ALFA ROMEO

CONTANTI
LIRE

CONDIZIONI FIAT SAVA

VALIDE PER ACQUISTI PRESSO GLI UFFICI ASSEGNAZIONI VETTURE E SUCCURSALI

ALFA 33

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Peso rimorchiabile kg	Prezzo chiavi in mano per dipendenti
BERLINA 1300	1351	79	167	5,8	1000	13.442.260
BERLINA 1300 SUPER	1351	86	173	5,7	1000	14.235.990
BERLINA 1500 TI	1490	105	185	6,0	1000	15.111.830
BERLINA 1500 4x4	1490	105	180	5,8	1100	16.549.350
BERLINA 1700 Q.V.	1712	114	196	5,9	1000	15.372.440
BERLINA 1700 I.E.	1712	110	188	5,7	1000	16.076.920
BERLINA 1800 TURBO DIESEL	1779	74	165	4,9	1000	15.573.550
SPORT WAGON 1300 S	1351	86	172	5,9	1000	15.462.880
SPORT WAGON 1500 4x4	1490	105	180	6,1	1100	18.178.460
SPORT WAGON 1700 Q.V.	1712	118	196	6,0	1000	17.604.800
SPORT WAGON 1800 TURBO D	1779	74	165	4,9	1000	17.685.800
SERIE SPEC. «BLUE LINE»	1351	79	167	5,8	1000	14.235.990
SERIE SPEC. «RED LINE»	1351	79	167	5,8	1000	14.235.990
SERIE SPEC. «1500 TI S»	1490	105	185	6,0	1000	15.111.830

Specchio retr. esterno supp. (1300, 1300 S, 1500 TI): L. 85.680 - Specchio retr. esterno supp. (SW 1300): L. 80.920 - Fendinebbia (escl. serie spec.): L. 105.910 - Lavatergilunotto (Berlina TD, SW 1300): L. 201.110 - 5 ruote in lega leggera (1300, 1300 S, 1700 IE, TD): L. 528.360 - Vernice metallizzata (Berlina): L. 316.540 - Vernice metallizzata (Sport Wagon): L. 402.220 - Cint. secur. post. con arrot. (escl. serie

spec.): L. 140.420 - Deflettori antiturbo (1700 IE): L. 85.680 - Tetto apribile (Berlina): L. 528.360 - 5 ruote in lega leggera con pneumatici magg. (1500): L. 593.810 - 5 ruote in lega leggera con pneumatici magg. (Berl. 1700 QV): L. 528.360 - Specchio retr. est. suppl. + chius. centr. porte + alzacr. elettr. anter. (SW 1300): L. 528.360 - Condizionatore d'aria (escl. 1300, TD e serie speciale): L. 1.785.000.

ALFA 75 ED. '88

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Peso rimorchiabile kg	Prezzo chiavi in mano per dipendenti
1600 BENZINA	1567	110	180	6,9	1200	17.564.420
1800 BENZINA IE	1779	120	190	6,9	1200	19.495.790
1800 BENZINA TURBO	1779	155	210	7,0	1300	24.815.090
2000 BENZINA TWIN SPARK	1962	145	205	6,0	1200	21.949.570
2000 DIESEL TURBO INT.	1995	95	175	5,5	1300	20.289.520
2400 DIESEL TURBO	2393	110	185	5,5	1300	22.521.960

Servosterzo (1600, 1800 IE, TS): L. 714.000 - Alzacristalli elettrici posteriori: L. 442.600 - Condizionatore d'aria: L. 2.061.080 - Fendinebbia: L. 126.140 - Lavafari (1800 IE, TS, 2400 TD): L. 201.110 - 5 ruote in lega leggera (escl. 1800 TI): L. 633.090 - Vernice metallizzata: L. 477.190 - Finiture in pelle (1800 TB, TS, 2400 TD): L. 1.950.410 - Specchio retr. esterno elettrico lato passeggero: L. 140.420 - Cinture di si-

cur. poster. con arrotolatore: L. 160.650 - Deflettori antiturbo (1600, 1800 IE, 2000 TD): L. 126.140 - Tetto apribile elettrico: L. 905.590 - ABS (TS): L. 2.112.250 - Pneumatici ribass. con ruote in lega disegn. spec. (1800 TB): L. 210.630.

SPORTIVE

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Peso rimorchiabile kg	Prezzo chiavi in mano per dipendenti
SPRINT 1300	1351	86	170	5,9	1000	14.065.820
SPRINT 1700 Q.V.	1712	118	196	5,9	1000	16.348.240
SPIDER 1600	1570	104	180	7,8	800	20.621.530
SPIDER 2000 Q.V.	1962	128	190	6,6	800	23.156.230

Tetto rigido hard top (Spider): L. 1.890.910 - 5 ruote in lega leggera (Spider): L. 503.370 - Vernice metallizzata (Spider 1600): L. 462.910 - Finiture sedili in pelle con

rinforzo in texalfa (Spider 2000 QV): L. 885.360 - 5 ruote in lega leggera con pneumatici maggiorati (Spider 1600): L. 653.310.

AUTOBIANCHI

CONTANTI
LIRE

CONDIZIONI FIAT SAVA

VALIDE PER ACQUISTI PRESSO GLI UFFICI ASSEGNAZIONI VETTURE E SUCCURSALI

Y 10 F. L.

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Peso rimorchiabile kg	Prezzo chiavi in mano per dipendenti
Y 10 FIRE 1000	999	46	145	4,2	800	9.761.590
Y 10 FIRE LX SPI	1108	57	155	4,4	800	11.291.340
Y 10 G.T. I.E.	1301	78	175	5,7	800	12.280.820
Y 10 4WD I.E.	1108	57	148	5,2	800	14.312.150

Volante registrabile (1000): L. 33.320 - Vetri elettr. post. (escl. 1000): L. 114.240 - Cristalli atermici: L. 117.810 - Specchio retrovisore est. suppl. (serie su 4WD): L. 39.270 - Predisposizione apparecchio radio: L. 39.270 - Fari alogeni (1000): L. 39.270 - Fendinebbia (escl. 1000): L. 94.010 - Tergifari (escl. 1000): L. 155.890 - Ruote in lega (GT): L. 339.150 - Pneumatici magg. (4WD): L. 111.860 - Sedile posteriore sdoppiato: L. 184.450 - Cinture secur. regol. in altezza: L. 41.650 - Passaruote suppl. (1000 - LX): L. 39.270 - Orologio digitale (1000): L. 49.980 - Vernice metallizzata: L. 193.970 - Cinture di sicurezza

post. con arrot.: L. 149.940 - Tetto apribile: L. 431.970 - Contagiri + vacuometro + control system + termometro olio + manometro olio (1000 - LX): L. 321.300 - Alzacristalli elettr. + bloccap. elettr. (4WD): L. 217.770 - Ruote in lega + pneumatici maggior. (LX): L. 399.650 - Control system + contagiri + termom. olio + manometro olio (4WD): L. 282.030 - Sellaieria alcantara (LX - GT): L. 259.420 - Batteria potenziata: L. 47.600 - Riscald. con controllo automat. (escl. 1000): L. 114.240 - Control system (GT): L. 228.480 - Apertura porte a distanza (escl. 1000): L. 85.680.

FIAT

CONTANTI
LIRE

CONDIZIONI FIAT SAVA (*)

VALIDE PER ACQUISTI PRESSO GLI UFFICI ASSEGNAZIONI VETTURE E SUCCURSALI

126

* 126 BIS 703 CC	704	26	116	4,4	670	5.550.180	1.316.080	4.589.280	421.930	217.340	153.520	122.630
------------------	-----	----	-----	-----	-----	-----------	-----------	-----------	---------	---------	---------	---------

Specchietto retrovisore esterno supplementare: L. 33.320 - Lunotto ter. + sed. ant. regolabili: L. 227.290 - Tergilunotto + cristalli posteriori apribili: L. 210.630.

NUOVA PANDA RST

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Peso rimorchiabile kg	Prezzo chiavi in mano per dipendenti
PANDA 750 YOUNG	769	34	125	5,0	800	7.109.080
PANDA 750 CL	769	34	125	5,0	800	7.767.150
PANDA 750 SUPER PLUS	769	34	125	5,0	800	8.496.620
PANDA 1000 SUPER PLUS	999	45	140	4,8	800	9.309.390
PANDA 1300 L DIESEL PLUS	1301	37	130	4,6	800	9.359.370
PANDA 903 CL DANCE	903	45	140	5,0	750	7.851.640
PANDA 4x4 1000 PLUS	999	50	130	6,1	900	12.828.220
PANDA 4x4 SISLEY 2	999	50	130	6,1	900	13.612.430

Cambio a 5 marce (750 CL): L. 165.410 - Cristalli atermici (Super, 4x4, Dance): L. 117.810 - Tergilunotto (Young, Diesel): L. 117.810 - Tetto apribile (escluso Young, Diesel, Dance): L. 236.810 - Pneumatici maggiorati (Super): L. 77.350 - Cinture di sic. post. con mini arrot. (4x4): L. 149.940 - Orologio analogico

(Super, 4x4): L. 49.980 - Vernice metallizzata (escl. Young, di serie su Sisley): L. 184.450 - Cinture di sic. poster. con arrot. (escl. 4x4): L. 149.940 - Specchio supplementare (Dance): L. 33.320.

FIAT

CONTANTI
LIRE

CONDIZIONI FIAT AVA (*)

VALIDE PER ACQUISTI PRESSO GLI UFFICI ASSEGNAZIONI VETTURE E SUCCURSALE

NUOVA UNO GAMMA '85	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Peso rimorchiabile kg	Prezzo chiavi in mano per dipendente	Quota contanti	6 mesi: 11 rate di lire	12 mesi: 11 rate ognuna di lire	24 mesi: 23 rate ognuna di lire	36 mesi: 35 rate ognuna di lire	48 mesi: 47 rate ognuna di lire
* UNO 45 3P STING 903	903	45	140	5,0	800	8.615.620	1.833.520	7.343.280	675.140	347.760	245.650	196.230
* UNO 45 5P STING 903	903	45	140	5,0	800	9.279.640	1.939.540	7.946.390	730.590	376.320	265.830	212.340
* UNO 45 3P FIRE 1000	999	45	145	4,1	800	9.173.730	1.922.630	7.850.190	721.740	371.760	262.610	209.770
* UNO 45 5P FIRE 1000	999	45	145	4,1	800	9.836.560	2.028.460	8.452.230	777.090	400.270	282.750	225.860
* UNO 45 3P S FIRE 1000	999	45	145	4,1	800	10.078.130	2.067.030	8.671.640	797.260	410.670	290.090	231.720
* UNO 45 3P SL FIRE 1000	999	45	145	4,1	800	11.144.370	2.237.270	9.640.080	886.300	456.530	322.480	257.600
* UNO CS BZ 3P	1116	58	150	5,0	800	8.137.240	1.757.140	6.908.780	635.190	327.180	231.110	184.620
* UNO 60 3P L 1100	1116	58	155	4,8	800	9.273.690	1.938.590	7.940.990	730.090	376.060	265.640	212.200
* UNO 60 5P L 1100	1116	58	155	4,8	800	9.932.950	2.043.850	8.539.780	785.140	404.420	285.680	228.200
* UNO 60 3P S 1100	1116	58	155	4,8	800	10.244.730	2.093.630	8.822.960	811.180	417.830	295.150	235.770
* UNO 60 5P S 1100	1116	58	155	4,8	800	11.063.450	2.224.350	9.566.580	879.540	453.050	320.020	255.640
* UNO 60 3P SMART	1116	58	155	4,8	800	10.556.510	2.143.410	9.106.140	837.210	431.240	304.620	243.330
* UNO 60 5P SMART	1116	58	155	4,8	800	11.385.940	2.275.840	9.859.490	906.470	466.920	329.820	263.460
* UNO 60 3P S SELECTA	1116	58	148	4,8	800	11.234.810	2.251.710	9.722.220	893.850	460.420	325.230	259.800
* UNO 60 5P S SELECTA	1116	58	148	4,8	800	12.074.950	2.385.850	10.485.300	964.010	496.560	350.760	280.190
* UNO 60 5P SL 1100	1116	58	155	4,8	800	12.204.660	2.406.560	10.603.110	974.840	502.130	354.700	283.330
* UNO 70 3P SX 1300	1301	65	165	4,9	800	12.683.040	2.482.940	11.037.610	1.014.790	522.710	369.230	294.950
* UNO 70 5P SX 1300	1301	65	165	4,9	800	13.164.990	2.559.890	11.475.360	1.055.040	543.440	383.880	306.640
* UNO TURBO BENZINA IE	1301	105	200	5,8	900	15.105.880	2.869.780	13.238.220	1.217.110	626.930	442.850	353.750
* UNO TURBO BENZINA IE ASK	1301	105	200	5,8	900	16.368.470	3.071.370	14.385.000	1.322.550	681.230	481.210	384.390
* UNO DIESEL 3P	1301	45	140	4,7	900	10.687.410	2.164.310	9.225.030	848.140	436.870	308.600	246.510
* UNO DIESEL 5P	1301	45	140	4,7	900	11.370.470	2.273.370	9.845.440	905.180	466.250	329.350	263.090
* UNO DIESEL 5P S	1301	45	140	4,7	900	12.276.060	2.417.960	10.667.960	980.800	505.210	356.870	285.070
* UNO DS SMART	1301	45	140	4,7	900	12.276.060	2.417.960	10.667.960	980.800	505.210	356.870	285.070
* UNO TURBO DIESEL 3P	1367	70	165	4,0	900	13.527.940	2.617.840	11.805.020	1.085.340	559.050	394.900	315.450
* UNO TURBO DIESEL 5P	1367	70	165	4,0	900	14.070.580	2.704.480	12.297.880	1.130.660	582.390	411.390	328.620

Alzacristalli elettrici anter. (3P Turbo, Selecta): L. 199.920 - Lunotto termico (60 L): L. 139.290 - Cristalli atermici (Super, Turbo DS, Smart): L. 117.810 - Specchietto retrovisore esterno supplementare (Turbo Bz): L. 39.270 - Fari alogeni (Super, Smart): L. 39.270 - Tergicristallo (Base Bz, S, Sing): L. 122.570 - Tetto apribile (escl. Base): L. 416.500 - Ruote in lega (SL, SX): L. 327.250 - Cristalli post. apribili a compasso (Base 3P, Sing): L. 117.810 - Appoggiatesta sedili ant. (Sing, S, Fire 3P, 5P, Base): L. 122.570 - Sedile posteriore sdoppiato (escl. Base): L. 189.210 - Passaruote supplementari montati: L. 39.270 - Vernice metallizzata (Sing, S, SL, Turbo, SX, CS): L. 193.970 - Cinture di sicurezza post. con arrotolatore: L. 149.940 - Alzacristalli el. ant. + bloccap. el. (5P T, Selecta): L. 339.150 - Trip Master + check panel (60 SL): L. 458.150 - Sedili anteriori recl. + appoggiatesta ant. (60 L): L. 222.530 - Check panel (SL): L. 216.580.

DUNA MAQUILLAGE

DUNA 60 BERLINA	1116	58	150	5,1	900	9.817.520	2.042.420	8.459.800	784.820	408.960	291.910	235.570
DUNA 70 BERLINA	1301	67	155	5,2	900	10.098.360	2.097.260	8.716.190	808.610	421.250	300.750	242.700
DUNA 70 WEEKEND	1301	67	158	5,1	1000	11.044.410	2.238.310	9.579.890	888.730	462.990	330.550	266.750
DUNA DIESEL WEEKEND	1697	60	150	4,5	1000	11.883.360	2.372.260	10.345.790	959.790	500.010	356.980	288.080

Cristalli atermici: L. 117.810 - Specchietto retr. est. suppl. (Wk): L. 39.270 - Tergicristallo (Wk): L. 122.570 - Tendine copribagagli (Wk): L. 54.740 - Contagiri + specch. suppl. + fari al. + orologio (Bz): L. 204.680 - Alzacristalli el. + bloccaporte el. + specchio retr. suppl. + fari al. + segn. acqua + spia freni (DS): L. 443.870 - Passaruote supplementari montati: L. 39.270 - Vernice metallizzata: L. 222.530 - Cinture di sicurezza post. con arrotolatore: L. 149.940 - Alzacristalli el. ant. + bloccaporte el.: L. 349.860 - Vacuometro (Bz): L. 54.740.

TIPO

TIPO 1108	1108	56	150	4,7	1000	12.240.360	2.429.260	10.671.710	990.020	515.760	368.230	297.160
TIPO 1108 DGT	1108	56	150	4,7	1000	13.447.020	2.621.920	11.773.320	1.092.220	569.000	406.240	327.830
TIPO 1372	1372	72	161	5,2	1100	12.838.930	2.524.830	11.218.170	1.040.720	542.170	387.080	312.370
TIPO 1372 DGT	1372	72	161	5,2	1100	14.061.060	2.719.960	12.333.900	1.144.220	596.090	425.580	343.440
TIPO 1580 DGT	1580	83	172	5,0	1100	14.829.800	2.842.700	13.035.710	1.209.330	630.010	449.800	362.980
TIPO DIESEL	1697	58	150	4,9	1100	13.613.620	2.648.520	11.925.410	1.106.330	576.350	411.490	332.070
TIPO DIESEL DGT	1697	58	150	4,9	1100	14.734.600	2.827.500	12.948.800	1.201.270	625.810	446.800	360.560
TIPO DIESEL TURBO	1929	92	175	4,9	1200	17.318.090	3.239.990	15.307.380	1.420.080	739.800	528.180	426.240

Idroguida (1372 DGT, 1580 DGT, DS Base, DS DGT): L. 693.770 - Condizionatore (escl. vers. Base e 1108 DGT): L. 1.507.730 - Cristalli atermici: L. 133.280 - Specch. est. suppl. (escl. DGT e DS Turbo): L. 39.270 - Specch. est. suppl. + 2 sbrin. (DGT): L. 133.280 - Fendinebbia (DS Turbo): L. 94.010 - Tergicristallo (DGT e DS Turbo): L. 210.630 - Pneum. rib. (DGT): L. 49.980 - Sed. post. sdopp. L. 204.680 - Vernice metallizzata: L. 282.030 - Cint. sic. post. arrot. L. 149.940 - Tetto apribile L. 641.410 - Tetto apribile elettrico (Turbo DS): L. 753.270 - Antiskid (DS Turbo): L. 1.879.010 - Antiskid (DGT bz 1372 e 1580): L. 1.066.240 - Sed. guida reg. + risc. (DGT e DS Turbo): L. 111.860 - Sed. guida reg. (DGT e DS Turbo): L. 49.980 - Vacuometro (escl. DGT e DS): L. 32.130 - Segnalat. acqua com. (Diesel): L. 90.440.

REGATA MARE/RIVIERA S.S.

MARE BZ	1301	65	155	5,3	1100	12.647.340	2.494.240	11.043.260	1.024.490	533.720	381.050	307.500
MARE BZ WEEKEND	1301	65	155	5,4	1100	13.673.120	2.658.020	11.979.730	1.111.370	578.980	413.360	333.580
MARE DS	1929	85	155	4,5	1100	14.100.330	2.726.230	12.369.750	1.147.550	597.820	426.820	344.440
MARE DS WEEKEND	1929	85	155	4,5	1100	16.298.260	3.077.160	14.376.330	1.333.700	694.800	496.060	400.310
RIVIERA BZ 100 S IE	1585	100	180	5,3	1100	16.438.680	3.099.580	14.504.530	1.345.600	701.000	500.480	403.880
RIVIERA BZ 100 IE WK	1585	100	180	5,3	1100	17.751.250	3.309.150	15.702.830	1.456.760	758.910	541.830	437.250
RIVIERA TURBO DS	1929	80	170	4,4	1100	17.891.670	3.331.570	15.831.020	1.468.660	765.110	546.250	440.820
RIVIERA T DS WEEKEND	1929	80	170	4,4	1100	19.204.240	3.541.140	17.029.320	1.579.820	823.020	587.600	474.190

Idroguida (Riviera Bz, Mare Ds): L. 693.770 - Condizionatore d'aria (Riviera): L. 969.850 - Cristalli atermici: L. 133.280 - Specchietto retr. est. suppl. (Mare Bz Berl.): L. 39.270 - Tergicristallo (Mare Wk): L. 139.230 - Tergicristallo (Riviera): L. 184.450 - Tendine copribagaglio (Wk): L. 54.740 - Tetto apribile (Riviera): L. 545.020 - Ruote in lega (Riviera Bz): L. 448.630 - Appoggiatesta sedili post. (Riviera Berl.): L. 127.330 - Sedile post. sdopp. (Riviera Berl.): L. 204.680 - Passaruote suppl. montati L. 39.270 - Vernice metall. (Mare): L. 282.030 - Cinture di sic. post. con arrot. L. 149.940 - Segnalatore acqua nel combustibile (Diesel): L. 44.030 - Check Panel (Riviera Wk Bz): L. 227.290.

SARANNO FAMOSI?

SOTTO LA TUTA
UN SOGNO

Antonino Forgiione, in arte Tony Seven, 22 anni, operaio alla Fiat Rivalta, insegna il successo come cantante. I suoi interpreti preferiti sono Scialpi, Toto Cutugno e Eros Ramazzotti



Tony Seven
durante un
recente
spettacolo

«Ebbene sì, sotto la tuta blu da operaio nascondendo le aspirazioni di un cantante. E, in fondo, lavoro soprattutto per poter soddisfare questo desiderio», leggiamo nella lettera indirizzata a «Saranno famosi?» da Antonino Forgiione, 22 anni, residente a Pinerolo, in provincia di Torino.

Ci incuriosisce e decidiamo di conoscerlo. L'appuntamento è davanti la porta 11 di Fiat Rivalta. Antonino ha l'aria di un ragazzo. Capelli ricci e bruni, occhi scuri, è disinvolto e spigliato. Senza esitare, comincia a parlare di sé, della sua vita, del suo lavoro, dei suoi sogni... «Quando ero bambino e vivevo a Sinopoli, un paesino della Calabria, passavo ore intere a gorgheggiare. Più tardi, sono entrato a far parte del coro parrocchiale». Poi la famiglia si è trasferita in Piemonte, «ma la mia vena canora non è certo venuta meno», dice.

Nell'87 Antonino diventa Tony Seven e partecipa — con «Cigarettes and Coffee» di Scialpi — a un concorso per dilettanti a Frossasco, piazzandosi al secondo posto. «Al termine alcune ragazzine sono venute a chiedermi un autografo — racconta con un certo orgoglio — e questo mi ha dato coraggio, mi ha invogliato a continuare».

Lo stesso anno, si presenta alla rassegna «Applausi per il dilettante», organizzata a Porte. Si aggiudica il primo premio, ancora una volta con un pezzo di Scialpi, «Bell'età». Con un brano di Toto Cutugno partecipa nell'88, al concorso del Teatro Ambra di Torino. Ottavo, su quaranta partecipanti. Un risultato stimolante. Fino a quel momento, Tony Seven si è sempre esibito da solo. «Poi, — racconta — sono entrato come solista maschile nel gruppo «I Masters».

Nella sua zona è già popolare. Viene invitato

spesso a esibirsi in discoteche, ristoranti o feste private.

La scelta dei brani varia di volta in volta a seconda del tipo di serata e di pubblico. Lui comunque predilige, Scialpi, Cutugno e Eros Ramazzotti. «Mi piacciono la loro musica e i loro testi — commenta — E ritengo che solo interpretandoli si possa capire e quindi apprezzare meglio le canzoni».

Quando sale sul palco Tony Seven si trasforma. A volte è un rockettaro aggressivo, con i jeans strappati, T-shirt e berretto nero. A volte è un romantico damerino, vestito di tutto punto con abito nero, camicia bianca e cravatta.

«Mi piace cambiare più volte look nel corso di uno spettacolo», osserva compiaciuto. «Devo dire che sono molto più sciolto, rispetto ai

primi tempi. Adesso non ho più timori».

Antonino ha smesso di studiare dopo la terza media, e si è messo a lavorare. Per un po' di anni come apprendista pannettiere, quindi come cameriere. Poi, la scelta della carrozzeria. «Sono pentito di aver abbandonato gli studi — commenta — con rammarico. Ma, appena arrivato in Piemonte (i primi anni abitavo a Ivrea), ero spaventato dall'idea di affrontare una città nuova, insegnanti e compagni di classe diversi... A quell'epoca ero timido. Che sciocchezza! Eppure è andata così». Ha molti amici, ma quelli «fidati» — dice — si contano sulle dita di una mano. Allora, meglio qualche hobby: bicicletta e le escursioni in montagna, l'ideale per rilassarsi.

Annarita Gili

Questa rubrica nasce dalla collaborazione con i lettori più giovani: chi spera di diventare famoso in qualsiasi attività (dalla cultura allo sport, dall'arte al lavoro) ci segnali le proprie aspirazioni. Le racconteremo nelle interviste pubblicate in questa pagina.

Il 17 maggio è deceduto Carlo Raimondi. La moglie e i figli ringraziano quanti hanno preso parte al loro dolore.

A Ferragosto i coniugi Olga e Pasquino Bianchi festeggeranno le nozze di diamante. Auguri di ogni bene dalla figlia, dal genero e dal nipote Fabrizio.

La famiglia Pica ringrazia quanti hanno preso parte al suo dolore per la scomparsa del caro Ennio.

La famiglia di Antonio Cavagliato, affranta dal dolore, ringrazia i colleghi e gli amici per la partecipazione.

I nipoti Roberta e Cesare Bauducco insieme con mamma e papà augurano tanta felicità ai nonni Margherita e Luigi Boggio, in occasione del loro quarantesimo anniversario di matrimonio.

MOGLIE-SERVA
ANCHE IN VACANZA

Ho quarant'anni sono sposata e ho due figli. Vorrei dire qualche cosa alla signora Lidia, in risposta alla sua lettera «Moglie serva anche in vacanza». Il mio intervento è ispirato solo da un senso di giustizia e non vuole essere un discorso femminista. Vorrei attirare l'attenzione della signora Lidia sulla parola «amore», che lei cita nella sua lettera: «ma amo troppo la mia famiglia per...».

Non conosco i motivi che l'hanno indotta a rinunciare ad avere uno spazio suo, al riposo, quando se ne è presentata l'occasione. Ma che senso ha parlare di amore, se poi ci si lamenta se marito e figli si riposano e si divertono? Piuttosto parlare di «poco coraggio». Molto spesso è più facile accettare passivamente una situazione e cedere alla volontà dell'altro, piuttosto che cercare di fare qualche cosa, correndo anche dei rischi, per salvaguardare i propri diritti.

Amore? L'amore-cara signora, è anche educare l'altro ad amare. Una piccola rivoluzione ogni tanto, colora la vita, risveglia l'interesse del partner. Un consiglio? Se ne stia a casa, una, due, tre, cinquanta volte, se occorre.

Le assicuro che in alcuni casi, uno schiaffo è più salutare di una carezza...

Liliana Garnati

PERO' JOVANOTTI
A ME PIACE

Mi chiamo Eleonora, ho tredici anni e vi scrivo a proposito dell'articolo su Jovanotti.

A me Jovanotti piace da morire, ma sono la prima a dire che non sa cantare. Lui non è un cantante, però mette allegria! Non vuole insegnare qualcosa, si sfoga e fa sfogare gli altri e basta. Certo nessun critico musicale apprezza le sue canzoni, non lo possiamo paragonare ai Beatles, però se a noi teen-agers piace, non devono continuare a criticare noi, poveri allocchi che lo seguiamo, e lui povero «scemo» che fa finta di cantare, e non sa neanche che cos'è uno spartito.

Eleonora Carli

LA VIGNETTA DI Varesio



E LUI PORTAVA SCARPE DA TENNIS

Portava le scarpe da tennis, come dice la canzone. Ma io gli volevo bene. Ritornava una volta il mese (quando il suo sussidio lo permetteva) nel pezzetto di cortile che gli ricordava la sua infanzia, le sue corse nei prati dietro casa a rubar nidi dagli alberi. Veniva spesso a trovarmi perché, forse abituato a vivere elemosinando nella grande Milano, si sentiva un po' in casa sua. Un caffè con «ciocchetto», una fetta di torta, una carezza al gatto. Raccontava le sue fantastiche avventure.

Si chiamava Marco, e gli volevo bene... Poi un giorno, davanti a un caffè, mi dice che intende farsi ricoverare di nuovo nella «Casa» che tante volte lo aveva accolto dopo il suo vagabondare. E lì, il 15 marzo 1986, nel suo lettino lo trovano morto. Ricevo una telefonata «E' lei la signora Angela?». E' un'infermiera che ha trovato nei suoi indumenti il mio numero di telefono. Mi dice che è morto, non si sa di cosa. Rivedo il mio numero telefonico scritto frettolosamente su un angolo di giornale, piegato nel suo sgualcito portafoglio. La sua bara ora è lì davanti all'altare. Una cerimonia semplice, come lo era la sua vita. C'è qualche amico d'Istituto. E mentre lo calano nella fossa, il legno lucido spruzzato da mille goccioline, ho il cuore spoglio e desolato come la terra che inghiotte la bara. Sono passati tre anni, il gatto è sempre lì, la grappa stagiona, il portacenere è vuoto. Sì, gli volevo bene.

Angela

SONO PIU' SEVERA DI MIA MADRE

Ho vent'anni e tre fratelli più giovani, disordinati, sfaticati. Mia madre è una casalinga insoddisfatta, esattamente come lei, cara signora Lidia. Tra mille lamentele, non fa altro che servire e riverire gli altri soprattutto mio padre.

Da qualche tempo lavoro e quindi non riesco sempre ad aiutare mia

madre, ma quando lei non c'è, io sono meno arrendevole. Chi usa il bagno deve lasciarlo in ordine, ognuno deve rifarsi il letto e quando si riordina la cucina si dividono i compiti. E' un modo per far capire a padre e fratelli che non è facile come sembra tenere tutto in ordine. Non dico che lei da oggi può leggere il giornale in pace mentre gli altri lavorano, ma provi ad assegnare ad ognuno un compito specifico. Li mandi qualche volta a fare la spesa, a sistemare la cantina, eccetera. Ha mai fatto qualche cosa per cambiare la situazione? Ci provi almeno. Perché i suoi figli devono sentirsi sempre appagati, e lei no? Perché suo marito deve avere la sua vacanza tranquilla mentre lei spignatta? Si crei qualche interesse al di fuori della famiglia e vedrà che avranno tutti più rispetto. Proceda gradualmente, disabilitandoli dal servilismo gratuito.

Marylin

ANNUNCI

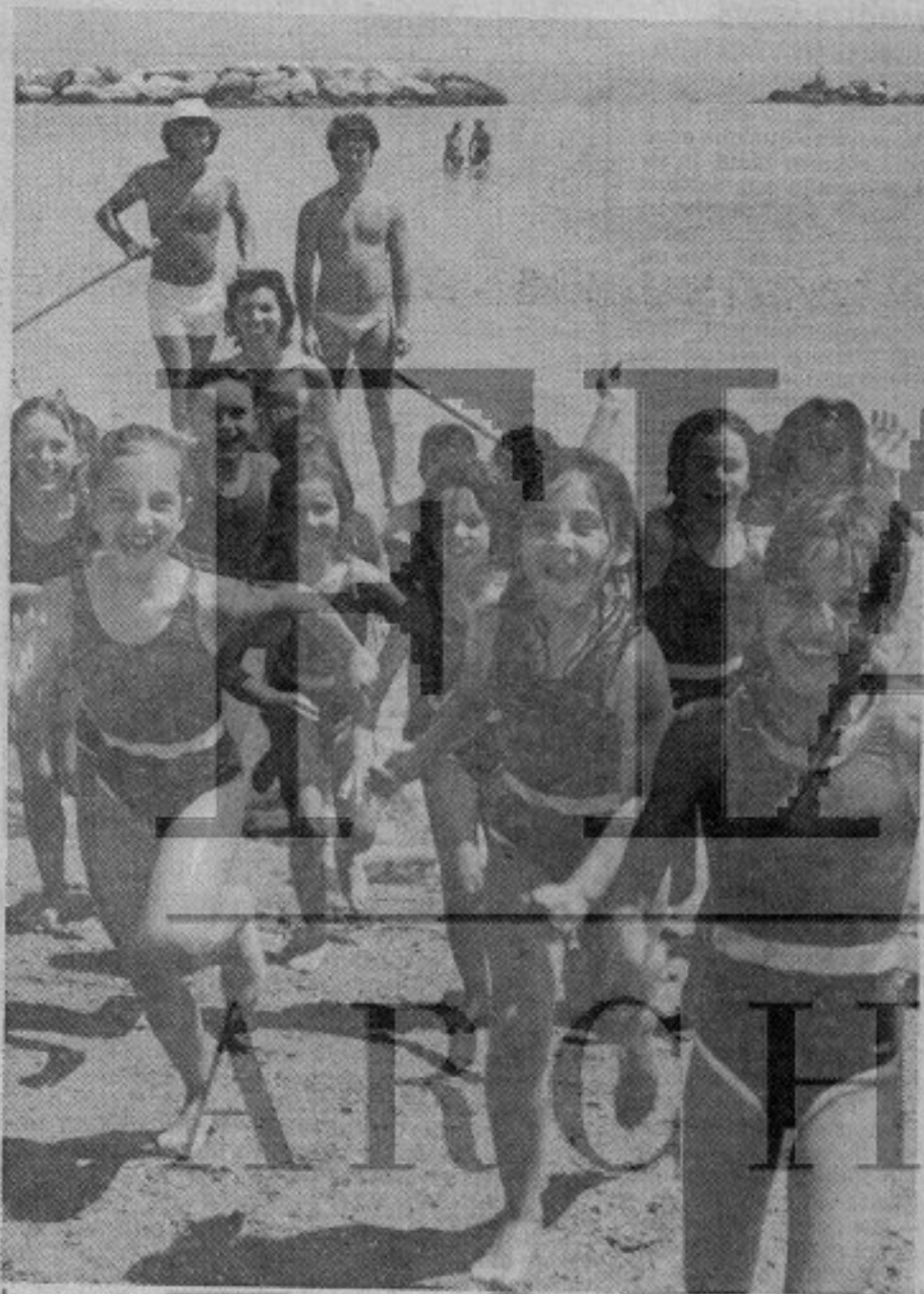
Lina Giachello e Dario Fossati hanno festeggiato le nozze d'oro. Il figlio Angelo, la nuora Elsa e il nipote Paolo, sono a loro vicini con tanto affetto.

Giovanna Novarino annuncia ai parenti e agli amici che il prossimo 6 agosto i genitori Margherita e Massimo festeggeranno le nozze d'oro.

E' deceduto Angelo Tamagnone. La moglie Adriana ringrazia gli amici del Gruppo Frantek e la direzione Ugaf.

E' deceduto Natale Massimo Vergano. La moglie lo ricorda con affetto agli amici della sezione Materiale Ferroviario.

La famiglia di Luciano Bottero (anziano Fiat), ringrazia il Gruppo Anziani e tutte le persone che hanno preso parte al suo dolore.



LA LETTERA DEL MESE

CARE MAMME NON ANGOSCIATEVI

Ho seguito con attenzione la polemica scaturita dallo sfogo della casalinga «serva anche in vacanza». Mi pare di capire che la sua amarezza derivi anche dall'ansia di non poter accontentare figlio e marito. Ero anch'io una madre apprensiva. Forse può essere utile raccontare come sono guarita.

Tutto è cominciato due anni fa, quando m'è capitato sotto gli occhi il depliant dei soggiorni estivi per i figli dei dipendenti Fiat. Mio marito ha proposto: perché non ci mandiamo il ragazzo? Mi sembrava un'idea folle. Avevamo sempre fatto le vacanze insieme, non avevo mai abbandonato, neppure per un attimo, mio figlio che era gracile, timido, di salute un po' cagionevole. E, del resto, anche lui non aveva alcuna intenzione di avventurarsi nella vacanza verde o blu che fosse. In famiglia sono cominciate discussioni piuttosto animate. Dettagli superflui. Alla fine ha vinto mio marito. Ricordo l'inquietudine del giorno in cui ho lasciato mio figlio a Igea Marina. Mi sembrava d'averlo imprigionato. L'ho visto allontanarsi con gli altri bambini sulla passerella che porta alla spiaggia: soldatini tristi, abbandonati. Loro gridavano di gioia e a me pareva che piangessero.

Dopo la prima telefonata mi sono convinta che avrei dovuto andare a riprenderlo. Mio marito me l'ha impedito. Dopo la seconda telefonata, ho pensato che il bambino mi mentiva per consolarmi. Diceva che si divertiva con gli amici. Possibile, lui che di amici ne aveva uno solo e preferiva i giochi singoli, i libri e la tv? Contavo le ore per un sabato di visita che non arrivava mai. E quando finalmente me lo sono visto correre incontro, sorridente e non più pallido, sono rimasta sbalordita. Io avevo molte domande da fargli e lui tanta



fretta di tornare con gli amici. Sì, la prima volta sono rimasta un po' delusa. Poi mi sono abituata: un bacetto e via. Adesso è il secondo anno e non riempio più la valigia di cibo e di vestiti come se dovesse partire per il fronte. Evito le raccomandazioni alle «signorine» e ai bagnini. Ho smesso anche di fare la petulantina al telefono. Rispetto le regole.

Il soggiorno estivo ha fatto bene a mio figlio e ha guarito me dall'apprensione. Grazie. Un solo suggerimento, se mi è consentito: perché non s'inventa un gioco genitori-figli? Oppure gite in barca, una merenda al sacco in comune? Insomma, un momento da vivere insieme il sabato e la domenica, perché ho vinto l'ansia, ma quel bacetto affrettato non può bastare.

lettera firmata

Lo sfogo della coppia di genitori adottivi che si è rivolta a «*illustratofiat*» («Un figlio che ci fa piangere») ha stimolato molte risposte dei lettori. Eccone tre che riassumono i temi fondamentali di molte altre lettere: la verità che si deve sempre ai figli adottivi e l'amore profondo che può risolvere ogni problema.

UN PROBLEMA D'AMORE



Com'è difficile «entrare» nei problemi degli altri. Eppure, prima o poi, nelle crisi scivoliamo un po' tutti, così un confronto può essere utile. Il vostro sconforto, cari genitori, è comprensibile, come il dubbio di avere sbagliato a non dirgli la verità, e la disperazione di sentire quel figlio così lontano. Ma dovete capire la sua delusione quando ha saputo che gli avevate mentito. E' un'angoscia che tormenta più lui di voi, perché è piccolo e si sente solo. Non sgridatelo, ma dategli che lo amate di più, proprio perché non è arrivato per caso, ma lo avete desiderato più degli altri genitori. Fategli capire che l'ado-

zione è volontà di amare, non casualità. E' proprio in questo momento che siete chiamati a diventare genitori «veri»: che aiutano, consigliano e perdonano sempre. Non convincerli di questa realtà, ora, vorrebbe dire perderlo.

E' probabile che vostro figlio, oltre al trauma della verità, stia diventando grande: a dieci anni i ragazzi cominciano ad avere il loro mondo, i loro pensieri, le prime angosce: succede a tutti. A vostro figlio si è aggiunta una difficile realtà, quindi è normale che soffra. Gli è crollato il mondo addosso e dovete aiutarlo perché lo ricostruisca a poco a poco.

Noi abbiamo due figlie che ci danno molta gioia: una è naturale, l'altra adottiva. Per noi non fa differenza, l'importante è che crescano bene. Le abbiamo volute, le abbiamo cresciute dividendo con loro il pianto e il sorriso. Le difficoltà ci sono, ma se ci arrendessimo non saremmo più genitori, né naturali né adottivi. Affettuosi auguri.

Cristina C.

MIO PADRE DICEVA «TI VOGLIO BENE»

Vorrei rispondere alla coppia che ha problemi con il figlio adottivo. I contrasti tra genitori e figli esistono da sempre. Cercate di mantenere la calma, almeno voi, visto che vostro figlio è molto turbato e ha bisogno di

sentire intorno a sé un'atmosfera il più possibile serena. Non stancatevi di dimostrarli, con le parole e soprattutto con i fatti, che gli volete bene. Ricordo che mio padre concludeva ogni nostro «scontro» dicendomi: «Ti voglio bene».

Carla Lucarno

LA VERITA' AL FIGLIO ADOTTATO

Sono anch'io una mamma adottiva. Una condizione che nostrofio sa da sempre. E' un bravo ragazzo che, nonostante l'affetto che lo circonda, si porta dentro l'angoscia dell'abbandono e teme il giorno in cui noi genitori

adottivi moriremo lasciandolo solo. Ci siamo rivolti agli psicologi della nostra USL perché ci aiutino. Sono iscritta all'ANFAA (Associazione nazionale famiglie adottive e affilanti - via Artisti 34, tel. 831.279) che è formata da genitori con problemi simili ai nostri. Recentemente è stato organizzato un dibattito pubblico sul tema: «L'informazione al figlio adottivo» al quale sono intervenuti uno psicologo e un giudice. Nella classe di mio figlio, (frequenta la seconda elementare), ci sono tre bambini adottati: due italiani e uno indonesiano. Insieme con le maestre affrontiamo i vari problemi che si presentano e vi assicuro che è utile a superare le difficoltà di inserimento dei bambini adottati, i quali hanno bisogno di una dose maggiore di affetto, attenzione e sincerità.

Grazie per aver sollevato il problema: potrà servire ad altre coppie che magari non hanno il coraggio di parlarne.

Maria Benazzo

Per scrivere a «*illustratofiat*»

Le lettere che «*illustratofiat*» pubblica devono essere firmate. A richiesta dell'interessato, potrà essere ommesso il nome. Invitiamo

tutti ad essere concisi e a trattare argomenti non strettamente personali, ma di interesse generale. Ognuno avrà la risposta:

sul giornale o privatamente. Indirizzare a «*Illustratofiat*» - Posta dei lettori - Casella postale 1100 - 10100 Torino.

Affrancatura 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